

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

ÉTUDE

SUR

LES CAUSES DE L'INFÉRIORITÉ

DES

Ports de Commerce Français

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 10 Janvier 1910, à 1 heure 1/2

PAR

Pierre LAPORTE

Président : M. FERNAND FAURE, professeur

Suffragants : MM. SOUCHON, professeur
GIDE, professeur

LE HAVRE

IMPRIMERIE DU HAVRE-ÉCLAIR

91, Boulevard de Strasbourg

1910

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT



Digitized by the Internet Archive
in 2026

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

ÉTUDE

SUR

LES CAUSES DE L'INFÉRIORITÉ

DES

Ports de Commerce Français

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 10 Janvier 1910, à 4 heure 1/2

PAR

Pierre LAPORTE

Président : M. FERNAND FAURE, professeur

Suffragants { *MM. SOUCHON, professeur*
 { *GIDE, professeur*

LE HAVRE,

IMPRIMERIE DU HAVRE-ÉCLAIR

91, Boulevard de Strasbourg

1910



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

BIBLIOGRAPHIE

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE. — Moniteur Officiel du Commerce (informations et renseignements rédigés par l'Office National du Commerce extérieur).

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE. — Rapports commerciaux des Agents diplomatiques et consulaires de France.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE. — Commission permanente des valeurs de douane. Rapports annuels.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE. — Commission extra-parlementaire chargée d'étudier les moyens de venir en aide à la Marine marchande. (Décret du 9 février 1897). 2 vol. in-folio. 1899.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE. — Commission extra-parlementaire chargée d'examiner la situation des industries maritimes, des constructions navales et de l'armement et d'étudier les réformes qu'il y aurait lieu d'introduire dans le régime de la Marine marchande. (Décret du 5 novembre 1903). 1 vol. in-folio. 1904.

MINISTÈRE DES FINANCES. — Tableau général du commerce et de la navigation. Publication annuelle de la Direction générale des Douanes.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE. — Statistique agricole annuelle.

COMMISSION DES DOUANES DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Propositions de loi tendant à modifier le tarif général des douanes. Rapport de M. Jean MOREL, député. (Sess. ord. 1908, n° 1999).

CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Discussion des propositions de loi tendant à modifier le tarif général des douanes. — Débats parlem. sess. ord. et extr. de 1909. (Juin, juillet, octobre, novembre).

COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Rapport de M. Aimond sur le projet de loi concernant l'amélioration du port du Havre et de la Basse-Seine et la construction d'un nouveau bassin au port de Marseille. Documents parlem. Session ordin. de 1908, n° 1652.

PROJET DE LOI SUR LE RÉGIME DES PORTS MARITIMES DE COMMERCE. (Session extr. de 1909, n° 2772).

BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE L'EST, Nancy.

CHAMBRES DE COMMERCE DE BORDEAUX, DUNKERQUE, LE HAVRE, LYON, MARSEILLE, NANCY, NANTES, PARIS, ROUEN.
— Comptes rendus des travaux.

COMITÉ DES FORGES DE FRANCE ET CHAMBRES SYNDICALES DU MATÉRIEL DES CHEMINS DE FER, DE LA CONSTRUCTION NAVALE, DU MATÉRIEL DE GUERRE ET DES FORCES HYDRAULIQUES, DE L'ÉLECTROMÉTALLURGIE ET DE L'ÉLECTROCHIMIE. — Circulaires. (Paris, 63, boulevard Haussmann).

BOSSIÈRE (René-E.) — La prospérité des ports français. 1906.
BOURGOUGNON. — Rapport sur le Corsorzio de Gênes.
J. Off. 17 décembre 1907.

BRINDEAU (Louis), député. — Nos ports de commerce,
réformes administrati-
ves, 1907.

— Le port du Havre, son état
actuel, le nouveau pro-
jet, 1907.

CHARLES-ROUX (J.) — Notre marine marchande, 1898.

— La grande navigation et les ports
français. — (*Revue des Deux-
Mondes*, 15 mars 1907).

COLIN (Ambr.) — La navigation commerciale au XIX^e siècle, 1901.

DUBOIS (Marcel). — Les grands ports français. (*L'Opinion*,
4 avril 1908).

DURAND (Abel). — La politique française à l'égard des ports maritimes sous la troisième République (1904).

FRAISSAINGEA (Louis). — Le problème de la Marine marchande. 1909.

GUYOT (Yves). — La crise des transports. 1908.

HERSENT (Georges.) — Mise au point de notre outillage maritime. *Communication faite, le 10 avril 1908, à la Société d'encouragement pour l'industrie nationale.*

LAFFITTE (Louis). — L'expansion économique de la France par l'amélioration et le développement de ses moyens de transport, 1904.

SARRAUT (Maurice). — Le problème de la Marine marchande, 1901.

TACONET (Maurice). — Exploitation et administration des ports maritimes. Régime de l'autonomie. 1905.

VERNEAUX (René). — L'industrie des transports maritimes. 1903.

BARDoux (Jacques). — Essai d'une psychologie de l'Angleterre contemporaine (les crises politiques : Protectionnisme et radicalisme). 1907.

BÉRARD (Victor). — L'Angleterre et l'impérialisme. 1900.

LEROY-BEAULIEU (Pierre). — Les Etats-Unis au xx^e siècle. 1905.

ROUSIERS (Paul de). — Hambourg et l'Allemagne contemporaine. 1902.

LIST (Frédéric). — Système national d'économie politique. (Traduction Richelot, 1851).

GUYOT (Yves). — Le commerce français et la Commission des Douanes. *Revue économique internationale*, mai 1909.

PICARD (Alfred). — Le bilan d'un siècle, 1801-1900. 6 vol. in-folio. 1906 et 1907.

THÉRY (Edmond). — Les Progrès économiques de la France. Bilan du régime douanier de 1892. 1909.

AFTALION (Albert). Les cartells dans la région du Nord. Les cartells dans les filatures de coton et de lin. *Revue économique internationale*, janvier 1908.

LABORDÈRE (Marcel). — La métallurgie française dans le Monde. *Revue de Paris*, 1^{er} juin 1909.

PINOT (Robert). — La métallurgie et la revision du tarif douanier. *Revue politique et parlementaire*. (10 mai et 10 juin 1909).

REVUE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE, 10 janvier 1909. — L'industrie métallurgique et l'Affaire de l'Ouenza. (Article non signé).

DOMERGUE (Jules). — La question des Sociétés de crédit 1909.

ÉTUDE
SUR
les Causes de l'infériorité
DES
PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

PRÉFACE

*Ce serait une tâche longue et laborieuse de préciser **toutes** les causes qui empêchent les ports de commerce français d'atteindre un développement égal à celui des ports les plus actifs des pays étrangers.*

*J'ai essayé, au cours des premières pages de cette thèse, d'indiquer l'étendue et la complexité qu'offrirait une telle étude et je me suis borné, dans les chapitres qui suivent, à mettre en lumière une seule des causes de l'infériorité de nos ports, qui est d'ailleurs, à mes yeux, la principale : le **caractère économique, peu échangiste, de notre pays.***

Le Havre, Novembre 1909.

CHAPITRE PREMIER

Considérations générales sur les conditions du développement des ports de commerce d'un Etat

1. Corrélation entre le *caractère économique* d'un Etat et l'activité de ses ports de commerce.
 2. Détermination de l'*hinterland* des ports. Influence des voies de communication intérieure et des lignes de navigation régulières sur la densité et la direction des échanges commerciaux.
 3. Aptitude de certains ports à devenir des *marchés internationaux*.
 4. Nécessité d'un bon *régime administratif* des ports.
-

Les ports de commerce ne sont pas, dans l'outillage économique d'une nation, des organismes isolés, vivant d'une vie indépendante, et il est nécessaire de préciser, dès le début de cette étude, les impulsions extérieures qui déterminent leur activité.

C'est une erreur très répandue de considérer les ports de commerce comme les propres agents de leur prospérité ou de leur déclin. Un Etat a-t-il un trafic maritime médiocre, comparé à celui des pays voisins ; le tonnage de ses ports reste-t-il au-dessous des ports rivaux : on s'empresse d'attribuer la cause de leur infériorité à l'insuffisance de leurs aménagements techniques ou aux défauts de leur régime administratif.

Ce sont là, assurément, des facteurs dont l'influence est *parfois* prépondérante, mais on manquerait, pensons-nous, de méthode et de logique en classant systématiquement des causes aussi *accidentelles* au premier rang de celles qui expliquent la stagnation commerciale de certains ports maritimes.

Le rôle *principal* d'un port de commerce est d'assurer le ravitaillement en marchandises étrangères d'une région plus ou moins vaste et de lui permettre d'expédier au dehors le trop-plein de ses produits.

Il existe une corrélation étroite, que nous voudrions mettre en lumière, un rapport de cause à effet, entre l'activité d'un port de commerce et le *caractère économique* de la région qu'il dessert.

C'est à dessein que nous employons cette expression un peu obscure : *caractère économique*, qui nécessite une explication.

Nous ne prétendons pas, en effet, que la prospérité d'un port soit « fonction » de la *richesse* de son arrière-pays, de son *hinterland*. Il nous serait trop facile de citer des provinces très riches qui n'apportent aucun élément appréciable au trafic maritime du pays dont elles font partie.

Pour saisir pourquoi le trafic des ports de commerce d'un Etat augmente ou décline, il faut tout d'abord envisager, non pas le degré de

richesse de cet Etat, mais le mode suivant lequel s'opère son développement économique ou celui de ses diverses régions ; en un mot, il faut dégager le caractère économique de cet Etat.

En pareille matière, il est essentiel de commencer par se poser la question suivante : le régime économique de l'Etat, dont nous voulons étudier les ports maritimes, se caractérise-t-il par une certaine correspondance entre le chiffre de la production et celui de la consommation nationales, tend-il à réaliser l'équilibre de ces deux éléments, ou, au contraire, cet Etat est-il tributaire des pays étrangers pour une grande quantité de marchandises qu'il doit en faire venir et pour celles qu'il produit en excédent et qu'il doit y expédier ? Subsidiatement, il faut préciser si ces relations commerciales ont lieu par terre ou par mer.

C'est ainsi que les Etats peuvent se classer en deux catégories : d'une part, ceux qui jouissent d'une véritable *autonomie* économique ; d'autre part, ceux que nous appellerons les Etats *échangistes*. Ce classement permet de mettre en lumière la condition primordiale de la prospérité des ports de commerce.

Il est des pays dont on peut dire qu'ils se « suffisent à eux-mêmes ». Si la nature les a gratifiés d'un sol fertile, apte à des cultures variées, d'un sous-sol qui renferme le charbon et les autres matières minérales utiles, leurs habitants trouvent, chez eux, les denrées nécessaires à leur

alimentation et l'industrie nationale est assez développée pour répondre à toutes leurs demandes.

Supposons que les forces productives de l'un de ces pays soient si bien proportionnées à ses besoins qu'elles ne les dépassent pas ; ce pays ne disposera pas d'excédents à écouler sur les marchés étrangers et il jouira, en définitive, d'une *indépendance économique* absolue.

Une indépendance aussi complète ne se rencontre pas, il est vrai, dans la réalité. Cependant, il est des nations qui tendent à la réalisation de ce type hypothétique et, par une politique douanière appropriée, elles se rapprochent sans cesse du but. Dans une étude sur les ports de commerce de ces nations, c'est ce qu'il importerait de signaler en premier lieu. En effet, plus les forces d'attraction et d'expansion commerciales d'un pays se restreignent, moins actif devient le trafic de ses ports.

Dans une page fameuse de son « Système national d'économie politique », le célèbre économiste allemand, Frédéric List, a décrit, sous le nom de « nation normale », l'Etat qu'il considérerait comme parvenu à la phase économique la plus parfaite : « l'agriculture, l'industrie manufacturière, le commerce et la navigation, écrivait-il, y sont « harmonieusement développés . . . » (1).

(1) *Système national d'économie politique*. (Traduction Richelot, p. 280.)

Cette formule nous semble impliquer des données contradictoires. Une nation qui réaliserait l'harmonie rêvée par List, c'est-à-dire dont les ressources se proportionneraient, aussi exactement que possible, à ses besoins, n'offrirait pas, dans sa production agricole, minière et industrielle, d'excédents assez volumineux, de déficits assez profonds pour alimenter un commerce extérieur très dense et, par suite, pour assurer à ses ports maritimes une grande expansion commerciale.

Au pays dont nous venons de dégager le caractère économique, s'en oppose un autre que nous qualifierons d'« *échangiste* ».

Il se présente, dans la réalité, sous des aspects différents dont nous voudrions donner ici une esquisse sommaire.

En voici un premier type :

Pourvu de ressources minières abondantes, occupant une situation favorable aux transports commerciaux, habité par une population active, ce pays semble prédestiné à l'exercice d'une hégémonie industrielle. L'envahissement, par ses produits, des marchés étrangers est d'ailleurs pour lui une nécessité vitale. Puissant manufacturier, il est pauvre paysan. Préoccupé d'assurer à sa nombreuse population ouvrière une alimentation à bon marché, il a abattu toutes barrières douanières. Son agriculture, incapable de concurrencer celle de pays plus féconds, a presque entièrement disparu. Il lui faut donc compenser son énorme

dette alimentaire par sa surproduction industrielle.

Ce pays pratique le libre-échange mais il est des nations également « *échangistes* » qui suivent une politique douanière opposée.

C'est, par exemple, un Etat qui possède en réserve tous les éléments nécessaires à un développement industriel intense, mais son activité manufacturière n'aurait pu prendre son essor, s'il ne s'était garanti, par l'établissement de droits de douane, de la concurrence des nations, exercées depuis longtemps, qui bénéficient sur lui d'une avance considérable. En même temps, ce pays tient de la nature exubérante de son sol, encore peu peuplé, une surabondance de produits agricoles qu'il peut expédier, à bon compte, dans des contrées moins favorisées. Ses ports de commerce tirent un large profit de ce trafic d'exportation, comme ils bénéficient également de l'afflux incessant d'immigrants en quête de travail.

Dans certains cas, l'existence de droits de douane favorise même, de façon très efficace, l'exportation des produits nationaux.

En effet, au moyen d'ententes ou même par la fusion de leurs entreprises, les producteurs, établis dans un Etat protectionniste, peuvent, à l'abri des barrières de douane, s'assurer, dans des conditions extrêmement lucratives, le monopole du marché national et, ce premier avantage leur étant acquis, ils sont en mesure d'approvisionner l'étran-

ger à des prix plus bas que n'importe quels concurrents. Cette méthode, appelée « dumping » est souvent pratiquée aux pays des trusts et des cartels, aux États-Unis et en Allemagne (1), elle a pour résultat de multiplier les exportations nationales et ses effets, fréquemment mis en lumière, peuvent servir d'illustration à cette affirmation de M. Andrew Carnegie, dont l'autorité en matière commerciale ne peut être contestée : « L'arme la plus puissante pour la conquête des marchés

(1) M. Robert Pinot, secrétaire général du Comité des Forges de France, cite l'exemple suivant : (*Revue politique et parlementaire*, 10 Juin 1909) : « Une des grandes compagnies de chemins de fer françaises avait à commander 20 locomotives ; elle demanda simultanément des prix aux constructeurs allemands et aux constructeurs français ; les offres qu'elle reçut des deux côtés lui donnaient une égale satisfaction au point de vue des délais, seule la question des prix intervint. Tandis que les Français demandaient 1 fr. 70 le kilo, prix sensiblement en baisse et qui ne s'était pas pratiqué depuis plusieurs années, les Allemands proposaient le prix de 1 fr. 35 le kilo sur rails allemands, soit 1 fr. 50, droits de douane compris ; et, à ce moment, les locomotives vendues en Allemagne par les constructeurs allemands, étaient payées 1 fr. 65 le kilo. »

Au cours de la discussion des projets de revision douanière, M. Plichon, dans la séance du 17 Juin 1909, a appelé l'attention de la Chambre des Députés sur un fait analogue : « L'automne dernier, une usine métallurgique allemande de Westphalie faisait deux marchés le même jour pour du spiegel ou fonte au manganèse. Le premier marché était fait en Allemagne au prix de 106 fr. la tonne, le second était fait à un dénatureur français au prix de 85 fr. Si on ajoute au prix de 85 fr., un port de 17 fr. 50, le spiegel vendu à l'usine française valait 102 fr. 50 rendu. Par conséquent, le même jour, la même usine vendait du spiegel à 106 fr. en Allemagne et à 85 fr. en France ; la prime du dumping était donc de 21 fr., soit 20 %. »

« étrangers est la possession d'un marché intérieur
« lucratif. On peut admettre comme un axiome que
« la nation, assurée d'une bonne demande inté-
« rieure pour un article quelconque, finira par
« dominer pour cet article les marchés neutres du
« monde (1).

C'est le caractère économique d'un Etat, répé-
tons-nous, qui permet d'expliquer l'activité de ses
ports et, comme nous venons de l'indiquer, il n'est
pas déterminé exclusivement par telle ou telle
politique douanière, il est la résultante de causes
complexes spéciales à chaque Etat, au nombre des-
quelles il faut citer ses ressources naturelles, les
aptitudes de ses habitants, la relation entre le
chiffre de sa population et celui de ses productions,
etc... Quelles que soient les causes qui influent sur
l'économie d'un Etat, son caractère échangiste,
plus ou moins accentué, est la première condi-
tion de l'activité de ses ports maritimes (2).

Nous venons d'envisager les ports de commerce
comme « les portes par lesquelles entrent et sortent

(1) A. Carnegie. *A rectorial address to the University of St Andrew's*.

(2) Les Etats que leur situation géographique, leur climat, leur civilisation, etc..., rendent aptes à devenir des centres d'attraction des voyageurs de toutes nationalités ou qui encore, sont sur la route des grands courants humains d'émigration, bénéficient de conditions très favorables au développement de leurs ports de commerce. Il faut tenir compte de ces circons-

« les marchandises constituant le commerce de la « nation (1) ».

Mais l'*hinterland* d'un port, c'est-à-dire la région qu'il dessert et dont le caractère économique influe directement sur son activité, a une étendue qui s'identifie rarement avec celle de l'Etat : il est essentiel de la déterminer.

La superficie de cet *hinterland* est parfois très restreinte, elle se limite à une ville et à ses faubourgs, mais si des industries importantes sont venues se grouper dans cette agglomération, les bassins de son port peuvent être très animés.

D'autres ports, à fonction exclusivement locale, ne sont que les lieux d'expédition des produits du sous-sol extraits dans leur voisinage ; ce sont des ports à charbon comme Cardiff et Swansea, des ports à minerai comme Bilbao.

Les ports d'exportation de cotons et de céréales, situés aux Etats-Unis d'Amérique ou dans la République Argentine, répondent à une destination analogue.

Certains ports ont une fonction régionale complexe ; ils desservent une portion d'Etat à ressources variées, ils en assurent l'approvisionnement en marchandises étrangères et livrent au trafic maritime une partie de leurs produits.

lances, autant que de leur trafic commercial, pour préciser le caractère économique de ces Etats.

(1) Charles Roux. *Revue des Deux-Mondes*, 15 Mars 1907, p. 333.

Mais seuls peuvent figurer parmi les grands ports de commerce du monde ceux dont le trafic a un caractère national et même international nettement accusé.

Un grand port doit être la tête de ligne par où transitent les grands courants commerciaux du monde et, en même temps, si sa situation géographique le lui permet, le lieu d'embarquement et de débarquement des passagers de toutes classes, dont le nombre s'accroît sans cesse avec le développement de la richesse et des affaires.

L'hinterland d'un port est susceptible de s'étendre, de se dilater, avec le perfectionnement du réseau de voies de communication qui y aboutissent.

Par l'orientation des lignes principales de chemins de fer, tout le trafic national doit se trouver dirigé vers quelques ports bien outillés. S'il existe dans ce pays des marchandises lourdes, volumineuses et de valeur minime, il faut le doter de voies d'eau qui les transporteront à des prix moins élevés que la voie ferrée (1). En résumé, il s'agit

(1) Mais qu'on évite cette erreur trop répandue en France, qui consiste à croire que l'extension du réseau de voies navigables multiplie à l'infini les marchandises lourdes à transporter. Comme le dit très justement M. Yves Guyot, dans « sa brochure sur *La Crise des transports*, « la voie ne crée « pas la production, elle est une conséquence de l'industrie, « l'industrie ne s'adapte pas à la voie : c'est la voie qui s'adapte « à l'industrie. Certaines personnes paraissent s'imaginer que « c'est le Rhin qui a inventé les houilles de la Westphalie. Mais « s'il n'y avait pas de houillères en Westphalie, il n'y aurait

de capter le plus grand nombre des sources de commerce éparses sur le territoire national ou toutes prêtes à y sourdre, et de les canaliser vers les ports maritimes.

Les voies de communication intérieure doivent avoir un autre rôle : elles doivent être disposées de telle sorte qu'elles englobent dans l'hinterland des ports d'un Etat une partie, aussi considérable que possible, du trafic des pays étrangers ; c'est cette fonction économique *internationale* de certains ports qui constitue le meilleur aliment à leur activité.

On sait que si Rotterdam se classe aujourd'hui parmi les premiers ports du monde, c'est qu'il est devenu le grand port de transit de l'Allemagne du Sud-Ouest et des riches régions industrielles qu'arrosent le Rhin et la Meuse.

La prospérité de Gênes s'explique en grande partie par l'essor industriel de la Lombardie et par l'intensité de l'émigration italienne. Mais grâce à la voie ferrée du Saint-Gothard, qui le met à

« pas de houille à transporter en aval et en amont du Rhin.
« S'il y avait du minerai de fer en Westphalie, il n'y aurait
« pas de minerai à transporter de Rotterdam ou d'Emden à
« Essen et à Dortmund. S'il n'y avait pas de houille en
« Westphalie, on n'y amènerait pas les minerais et on n'en
« expédierait ni fer, ni acier. La navigation s'est développée
« parce que la quantité des objets à transporter a augmenté.
« Mais vous pouvez jeter des centaines de millions dans un
« canal de la Loire à Orléans ou dans la Loire navigable, vous
« ne changerez pas la Touraine en Westphalie, vous n'y
« établirez pas un haut fourneau. »

530 kilomètres de Bâle et à celle du Simplon qui ne le met qu'à 400 et 470 kilomètres de Lausanne et de Genève (1), Gènes pourra prendre une part, de plus en plus grande, du commerce de transit international dont la Suisse est le centre.

De même, une grande partie du fret français s'écoule par Anvers.

Dans une étude sur les ports de commerce d'un Etat, il faut, après avoir dégagé le caractère économique de cet Etat, examiner si son système de voies ferrées et de canaux y est constitué de telle sorte qu'il donne au commerce de transit *national* la faculté d'atteindre son plus grand développement et s'il le dirige, comme par une pente naturelle, vers ses ports maritimes. Il faut apprécier ensuite quelle attraction ces ports peuvent exercer, grâce à ces mêmes moyens de transports, sur le commerce *international* de transit (2).

(1) La distance de Bâle à Marseille est de 730 kilomètres, celle de Marseille à Lausanne et Genève est de 520 et 580 kilomètres.

(2) Bien desservie par les chemins de fer et les canaux, la Belgique bénéficie d'un commerce de transit considérable. En 1907, son commerce spécial et son commerce général ont atteint les chiffres suivants :

Commerce spécial	6.123 millions fr., importations
— —	5.191 — — exportations
Commerce général....	3.773 — — importations
— —	2.848 — — exportations

La déclaration suivante que le 21 Juin 1909, au cours de la discussion de la réforme douanière, M. Thierry faisait à la tribune de la Chambre des Députés, peut servir de commentaire à ces chiffres : « Nos voies de communication et nos moyens

Toutefois ne concluons pas que l'étendue et la puissance d'expansion de l' hinterland d'un port dépendent exclusivement de l'excellente organisation des voies de communication qui le sillonnent.

Il faut tenir compte d'un autre facteur. C'est un fait, maintes fois démontré, qu'entre tous les ports rivaux, les exportateurs choisissent de préférence le port où des départs fréquents de navires assurent à leurs marchandises une prompte expédition. Des lignes régulières nombreuses et à destinations variées sont, pour un port, un moyen très efficace de drainer des marchandises de l'intérieur vers ses bassins (1). Dans ce cas particulier, ce sont les moyens de transport qui, en quelque sorte, font naître le trafic.

Lors de la discussion, à la Chambre des Députés, du projet de loi devenu la loi du 23 Décembre 1897 modifiant les conditions de perception du droit de quai, M. Guillaïn s'exprimait ainsi :

« Lorsque nous nous adressons aux commerçants français en leur reprochant d'envoyer leurs marchandises dans les ports étrangers, ils nous

« d'échange sont si peu organisés qu'un commerçant de Dijon, « de Lyon et de Marseille, qui veut expédier une marchandise « en Indo-Chine a plus d'intérêt au point de vue du transport « à la faire passer par Anvers qu'à la faire partir du port de « Marseille. »

(1) Voir *Mise au point de notre outillage maritime*, par M. Georges Hersent. (Communication faite le 10 Avril 1908, à la Société d'encouragement pour l'industrie nationale.)

« répondent avec juste raison : « Comment voulez-
« vous que nous dirigions nos marchandises sur
« les ports français puisqu'ils ne possèdent pas de
« services réguliers pour les enlever ? »

Le législateur a tenu compte de cette objection quand il a substitué la loi du 23 Décembre 1897 qui proportionne le droit de quai à l'importance des marchandises embarquées ou débarquées, à celle du 30 Janvier 1872 qui le fixait invariablement à 1 fr. par tonneau de jauge, donnant ainsi aux navires étrangers de grandes facilités d'escale dans nos ports.

Nous touchons ici à une question où se manifeste le désaccord qui existe parfois entre les intérêts des ports de commerce et ceux de la marine marchande nationale.

Attirer les navires d'escale étrangers dans un port, c'est lui donner de l'animation et, par conséquent, contribuer à sa prospérité, c'est aussi encourir le reproche de favoriser le pavillon étranger au détriment du pavillon national, de « recher-
« cher le mouvement des ports... pour le mou-
« vement lui-même, de tuer notre marine en
« ressuscitant l'activité maritime de nos ports, ce
« qui n'est point *notre* activité maritime, mais
« seulement une activité maritime localisée chez
« nous. » (1).

(1) Voir l'article de M. Marcel Dubois sur *Les grands ports français*, dans l'*Opinion* du 4 Avril 1908.

Il est donc des cas où une antinomie nettement caractérisée se manifeste entre les intérêts de l'armement et ceux des ports et où, pensons-nous, on tenterait une œuvre vaine en s'efforçant de les solidariser étroitement de force les uns avec les autres.

Ces conflits ne sont d'ailleurs, dans la plupart des cas, que passagers et nous restons résolument partisans de toutes les mesures susceptibles de développer dans un pays le trafic maritime (1).

C'est ainsi qu'on peut créer des courants commerciaux dont, en définitive, le pavillon national retirera le plus grand profit, et, dans ces dernières années, pourtant peu favorables à la marine marchande française, quelle a été l'origine d'un certain nombre de lignes régulières sous notre pavillon, sinon un trafic commercial d'abord desservi plus ou moins régulièrement par des navires étrangers ?

(1) Une contradiction analogue se manifeste souvent entre les intérêts des armateurs et ceux des constructeurs ; elle apparaît, de façon particulièrement frappante, lors de l'élaboration des lois de primes à la marine marchande. Il n'en est pas moins certain que ces différents facteurs de la prospérité maritime d'un pays, qui s'appellent les ports de commerce, la marine marchande, les chantiers de constructions navales, ne peuvent être dissociés ; leur activité se communique de l'un à l'autre dans l'ordre suivant : les courants commerciaux, aboutissant à un port, à mesure qu'ils augmentent d'intensité, favorisent de plus en plus le pavillon national, et, suivant la parole de Dupuy de Lôme, quand un pays possède une marine marchande prospère, il ne tarde pas à avoir des chantiers de constructions actifs.

Faisons remarquer incidemment que la multiplicité des ports de commerce, en émiettant le trafic d'importation et d'exportation, a pour effet, dans les pays situés à proximité des routes maritimes le plus fréquentées, d'assurer un fret complémentaire aux navires d'escale étrangers sans toutefois que le trafic puisse jamais devenir assez dense pour que la marine nationale trouve, au départ ou à destination de ces ports, des chargements complets.

Le trafic des ports de commerce varie, en intensité, suivant la capacité échangiste de leur hinterland, mais il serait faux de penser que leur prospérité est complètement subordonnée au caractère économique de la région qu'ils desservent.

Dans la plupart des grands ports maritimes, il existe des éléments de trafic qui ne résultent ni des besoins, ni des excédents de production de leur hinterland.

Un grand port de commerce doit être un *marché international* c'est-à-dire un lieu où les marchandises de diverses provenances s'accumulent en entrepôt, sont cotées et où vient s'approvisionner le commerce étranger.

Dans une étude sur les ports maritimes, il convient de faire une place importante au commerce d'entrepôt, qui peut alimenter de façon considérable leur trafic.

En France, comme d'ailleurs dans la plupart des pays, la Douane comprend dans le *commerce général* les marchandises en entrepôt et en transit. Ce mode de statistique, qui a pour résultat de compter la même marchandise deux fois, à l'entrée et à la sortie, a été parfois critiqué ; on lui a reproché de donner une indication inexacte sur l'activité commerciale du pays. Pouyer-Quertier disait ironiquement à ce propos : « Un ami entre dans une maison. Il en « ressort. Cela fait deux amis. »

Mais, si nous envisageons l'intérêt des ports de commerce, il n'est pas indifférent que des marchandises étrangères soient débarquées sur un point de notre littoral pour être ensuite exportées. Le mouvement de nos ports s'en trouve accru et la réception, la manutention et le magasinage des marchandises admises en entrepôt laissent dans le pays des profits appréciables. Les bénéfices, réalisés par les commerçants réceptionnaires puis expéditeurs de ces marchandises, sont un gain pour l'économie nationale et on pourrait les considérer comme une réfutation de la boutade de Cairnes qui disait : « Apprécier les avantages du « commerce d'après les profits perçus par les com-
« merçants, c'est comme si l'on voulait apprécier
« les bienfaits de l'instruction par les traitements
« ou honoraires payés aux instituteurs ». Cet aphorisme ne peut certes pas s'appliquer aux commerçants qui font les opérations que nous venons d'indiquer.

Les ports, qui sont le siège de grands entrepôts, jouissent, sur leurs concurrents, d'une supériorité incontestable.

Cette supériorité tient à des causes diverses, au nombre desquelles il faut citer leur position géographique, l'esprit d'initiative de leurs négociants et surtout la situation financière du pays.

Dans un pays où les habitudes d'économie sont très répandues et où les placements sûrs sont en faveur, l'argent se prête à un taux peu élevé, les magasinages y sont peu coûteux et, par suite, l'entreposage des marchandises s'y fait dans les conditions les plus avantageuses.

De plus — et ceci démontre que même le trafic dont il s'agit ici, est influencé par le caractère, plus ou moins échangiste, de l'hinterland des ports — « il n'est pas douteux, comme l'affirmait M. « Félix Faure (1), que les entrepôts sont surtout « régis par l'industrie du pays auquel ils appar-
« tiennent », d'une façon générale, ajouterons-nous, par la puissance de consommation de ce pays.

Londres et Liverpool ne seraient pas des marchés internationaux, l'un pour les sucres raffinés, l'autre pour les cotons, si le Royaume-Uni ne faisait pas de ces deux articles une consommation très large. C'est la même raison qui explique en partie l'existence de marchés internationaux de cafés au Havre et à Hambourg.

(1) Rapport sur les surtaxes d'entrepôt, 1892.

Ce sont surtout les Etats, exposés par leur régime douanier protectionniste à l'isolement économique, qui doivent favoriser ces échanges internationaux qui multiplient le trafic des ports sans faire naître des concurrences à la production nationale. L'institution de zones franches dans les ports de commerce répondrait à cette préoccupation. Les mêmes résultats pourraient être plus ou moins complètement atteints par l'extension du régime des admissions temporaires et des drawbacks.

Une étude sur les ports de commerce d'un Etat serait incomplète, pensons-nous, si elle n'indiquait de quelles ressources la situation financière, la législation de cet Etat, l'esprit de ses habitants permettent de disposer pour la création, dans ses ports, de marchés internationaux ou pour leur développement.

L'importance des ports de commerce dépend aussi, en grande partie, de leur *régime administratif*, c'est-à-dire des règles suivant lesquelles les travaux d'entretien, d'agrandissement et d'outillage (1) y sont décidés et exécutés.

(1) Il est indispensable qu'un grand port moderne soit doté d'un outillage perfectionné (hangars, appareils de déchargement, voies ferrées, etc.). L'accroissement du tonnage ayant accru, dans des proportions énormes, les dépenses d'armement et d'entretien des navires, il faut que leur séjour dans les ports soit abrégé le plus possible. Une des conditions dont la réalisation s'impose, pour les mêmes raisons, dans un grand port de commerce, c'est l'existence d'une corporation de *dockers* habiles, laborieux et disciplinés.

Une organisation administrative — si parfaite qu'on la conçoive — serait impuissante à faire naître un grand port là où les conditions que nous avons énumérées au cours de ce chapitre feraient défaut, c'est-à-dire dans un pays doté d'un régime économique autonome, que sa situation géographique ou le caractère de son marché financier rendraient inapte à devenir le siège d'entrepôts internationaux et dont les voies de communication ne favoriseraient pas l'écoulement vers ses ports maritimes d'un courant important de transit.

Mais c'est un fait indéniable qu'une administration défectueuse peut entraver la prospérité des ports de commerce.

Par suite des progrès surprenants accomplis dans ces dernières années par les architectes navals, aussi bien dans la construction des paquebots rapides que dans celle des cargo-boats, les administrations des ports sont obligées de mettre à la disposition des navires modernes des aménagements adéquats à leurs dimensions colossales ; sinon, le transit des passagers et les courants commerciaux ne tarderaient pas à prendre d'autres voies.

Dès lors, les administrations des ports doivent s'attacher à prévoir, dix ou quinze ans d'avance, quelles seront les exigences de l'armement maritime pour être prêtes à y donner immédiatement satisfaction.

Tout progrès dans les dimensions des navires doit entraîner de nouvelles améliorations dans les

facilités d'accès et les aménagements de toutes sortes des ports de commerce. Il se produit, entre les architectes navals et les administrateurs des ports, une lutte semblable à celle que se livrent les constructeurs de la flotte et les artilleurs : quand ceux-là donnent aux projectiles une force de pénétration plus grande, les autres doivent opposer des cuirasses d'une résistance supérieure (1).

Les projets, concernant l'amélioration des ports de commerce, doivent procéder d'une conception très nette, très large, des nécessités de l'avenir et, une fois arrêtés, ils doivent recevoir sans retard les approbations réglementaires qui permettront ensuite une exécution rapide.

La formule administrative, capable de réaliser, en matière de travaux maritimes, la promptitude

(1) Le régime administratif des ports de commerce français a fait souvent l'objet de très vives critiques, parfois justifiées. Une lenteur excessive dans l'élaboration et l'exécution des projets d'amélioration a porté un préjudice considérable aux intérêts de certains de nos ports. Nous ne citerons qu'un exemple : celui du port du Havre. M. Barthou, ministre des Travaux publics, dans l'exposé des motifs du projet de loi concernant de nouveaux travaux (loi du 11 Février 1909) s'exprime ainsi : « Il n'est pas vraiment admissible que le principal port d'attache des lignes transatlantiques françaises présente un ensemble de conditions nautiques telles que, s'il suffit bien juste à l'exploitation de la ligne du Havre à New-York, il ne laisse aucune latitude à la transformation incessante du matériel naval dont les progrès redoutables de la concurrence internationale, font en quelque sorte une loi pour nos entreprises françaises. »

Voir dans le même sens l'article de M. Charles Roux dans la *Revue des Deux Mondes*, du 15 Mars 1907.

dans la décision et dans l'action, sera à l'abri de toute critique, soit qu'elle accorde aux autorités locales des pouvoirs étendus ou qu'au contraire elle s'inspire d'idées centralisatrices.

Un examen critique de leur organisation administrative a donc sa place marquée dans une étude sur les ports de commerce d'un État.

CHAPITRE II

Le problème de l'alimentation publique en France.

Sa solution ne favorise pas l'activité des ports de commerce français.

Il est peu de pays où le problème de l'alimentation publique se résolve, comme en France, par une correspondance presque parfaite entre les besoins de la population et les ressources de la production nationale.

Ce résultat tient à des causes diverses : à la fécondité du sol, au labeur tenace des paysans français, à la généralisation des méthodes scientifiques de culture ainsi qu'à l'état stationnaire de la population.

De plus, il est indéniable que les efforts des agriculteurs français ont été encouragés par le régime protectionniste qui, en les garantissant de la concurrence étrangère, les a mis en possession sûre du marché national.

Le droit de douane de 3 fr. par quintal que la loi du 28 Mars 1883 avait établi sur les blés étrangers a été élevé à 5 fr. par la loi du 29 Mars 1887, maintenu à ce chiffre par la loi douanière de 1892 et porté à 7 fr. par la loi du 27 Février 1894.

Ainsi protégée, l'agriculture française a pu tenir tête à la concurrence des pays neufs. Par l'amélioration de leur outillage, l'usage plus fréquent des engrais, la sélection attentive des semences, nos paysans n'ont cessé d'obtenir, dans la culture du blé, des rendements moyens à l'hectare de plus en plus satisfaisants :

de 14 hectolitres 5	de 1872 à 1881
de 15 » 6	de 1882 à 1891
de 16 » 4	de 1892 à 1901
de 18 » 2	de 1902 à 1907 (1)

Aussi, malgré la diminution des superficies enssemencées, la production totale du blé en France est passée

de 100,3 millions d'hect. p ^r la période 1872-1881	
à 107,1 » »	1882-1891
à 113,7 » »	1892-1901
à 118,7 » »	1902-1907 (1)

Les quantités exigées par la consommation française étant, annuellement, d'environ 120 millions d'hectolitres, on voit que la France tend peu à peu à combler son déficit en blé.

Aussi l'importation des blés étrangers, qui était, en moyenne, de 14.800.000 hectolitres par an de 1884 à 1897, est-elle tombée à 12.400.000 hecto-

(1) Ces chiffres sont extraits de l'ouvrage de M. Edmond Ihéry, *Les progrès économiques de la France* (1909), p. 96.

litres de 1892 à 1899 et n'a plus été que de 3.300.000 hectolitres de 1900 à 1907 (1).

Cette situation, si heureuse qu'elle soit à plusieurs points de vue, met incontestablement nos ports de commerce en état d'infériorité par rapport à ceux des pays, comme la Grande-Bretagne, l'Allemagne, etc., qui doivent combler par des importations un déficit en blé considérable.

D'autre part, notre production de céréales n'offre pas, comme celle des Etats-Unis, par exemple, d'excédents capables d'alimenter un trafic d'exportation important.

Cet équilibre entre la production et la consommation nationales se manifeste encore, en France, dans les autres branches de l'alimentation publique.

M. Morel, député, dans son rapport sur les projets de revision du tarif douanier (2), constate que les importations d'animaux vivants de l'espèce bovine, qui s'étaient élevées au chiffre moyen de 108.322.600 fr. pendant les années 1893, 1894, 1895 se sont abaissées à 18.151.600 fr. en moyenne pendant les années 1904, 1905, 1906.

« Quant aux moutons étrangers, ajoute-t-il, que
« nous recevions autrefois par centaines de mille,

(1) Dans une année où la récolte fut particulièrement bonne, en 1907, la production totale du froment, en France a atteint 132.853.578 hectolitres et notre pays s'est classé parmi les Etats exportateurs de céréales. (V. *Statistique agricole annuelle*, publiée par le Ministère de l'Agriculture, 1907, p. 8.)

(2) Documents parlementaires, session de 1908, n° 1999.

« il n'en arrive plus qu'un nombre insignifiant et
« tout à fait négligeable. »

En ce qui concerne les vins, nous constatons, sous l'influence des causes citées plus haut, une restriction constante des importations : en 1891, écrit M. Théry (1), l'étranger nous avait vendu pour 339 millions de francs et l'Algérie pour 62 millions, soit, au total, 401 millions de francs d'importation... En 1907, nos importations vini-
coles étrangères et algériennes sont tombées à 99.536.000 francs, dont environ 90 millions au profit de l'Algérie.

En faisant porter cette démonstration sur les autres produits alimentaires consommés par la population française, nous arriverions à cette conclusion, c'est qu'à l'exception du café, du thé, des épices, du cacao et des autres produits coloniaux que notre sol ne peut fournir (2), la France fait de moins en moins appel à l'étranger pour l'alimentation de ses habitants.

D'autre part, quoiqu'en raison du caractère de plus en plus scientifique des méthodes françaises de culture et de l'accroissement très lent de notre population, l'agriculture nationale soit destinée, pensons-nous, à grossir, dans un avenir prochain,

(1) Op. Cit., p. 158.

(2) Ces produits donnent lieu à un trafic maritime important. Notamment, au Havre, c'est le commerce d'importation des cafés qui contribue le plus, avec celui des cotons, à l'activité du port.

le chiffre de nos exportations, il est indéniable qu'aujourd'hui, sauf pour les vins, elle n'est pas susceptible de donner, par ses excédents, une grande activité à nos ports de commerce (1).

L'économiste, que nous avons cité plus haut, a prouvé que le déficit alimentaire que nous subissions pendant la période 1884-1891 et qui représentait annuellement 695 millions de francs, s'était transformé en excédent alimentaire de 6 millions de francs pour la période de 1900-1907.

Il faut donc conclure, d'une part, que l'alimentation de la population française, se fait presque exclusivement avec des produits nationaux et que, d'autre part, ces produits n'existent pas en quantités suffisantes en France pour y donner lieu à un trafic d'exportation très dense.

(1) L'exportation des vins français (y compris les champagnes et les vins de liqueur), s'est élevée, en 1907, à 2.789.000 hectolitres, mais il faut noter qu'à elle seule la Suisse en a absorbé près d'un tiers. L'Allemagne et la Belgique, qui, comme la Suisse, reçoivent les vins français *par voie ferrée*, comptent également parmi nos meilleurs clients. Il en résulte que la viticulture contribue, moins qu'on pourrait le supposer tout d'abord, à la prospérité de nos ports maritimes. Ainsi, si nous prenons comme exemple le port de Bordeaux, nous constatons que son fret de sortie est constitué bien moins par ses expéditions de vins (107.745 tonnes en 1907) que par ses expéditions de bois communs (poteaux de mines extraits des forêts de pins de la Gironde et des Landes, 406.419 tonnes.)

La situation est bien différente en Angleterre, en Allemagne et aux Etats-Unis d'Amérique.

Le régime économique de l'Angleterre se caractérise, en effet, par la subordination des intérêts de l'agriculture à ceux de l'industrie et même, pourrait-on dire, par la suppression de l'agriculture en vue d'un plus grand développement de l'activité manufacturière du pays.

Dans son ouvrage sur " L'Angleterre et l'Impérialisme ", M. Bérard a mis en lumière ce phénomène économique ; l'explication qu'il en donne est à citer, avec cette réserve que ce n'est pas l'industrie cotonnière seule, comme il l'affirme, mais tout l'industrialisme britannique qui a provoqué la décadence de l'agriculture anglaise.

« Le coton, écrit-il (1), qui créa Liverpool et
« Manchester, influa rapidement sur tout le
« royaume. De proche en proche, il transforma
« l'Angleterre et toutes ses conditions de vie : en
« politique, il fit le radicalisme ; en affaires, il fit le
« libre-échange . . . Exigeant une main-d'œuvre de
« plus en plus économique, il réclama pour ses
« travailleurs la vie à bon marché et les matières
« premières de travail ou de subsistance dégrevées
« de tous droits. L'agriculture anglaise lui fournis-
« sait le blé à 40 ou 45 shillings l'imperial quarter
« (le double hectolitre environ) dans les bonnes

(1) Victor Bérard. *L'Angleterre et l'Impérialisme*, p. 124.

« années (1822 et 1835), à 85 ou 95 shillings dans
« les mauvaises (1816, 17 et 18) et, en temps de
« guerre, les prix montaient à 120 ou 125 shillings
« (1801 et 1812). Pour « maintenir » les revenus
« des aristocrates, il fallait arrêter la concurrence
« étrangère : les lords, maîtres de l'agriculture et
« de la politique avaient ceinturé le royaume de
« hautes barrières protectrices. Le premier soin
« du coton fut de jeter par terre ces « lois des
« blés » et d'ouvrir tous les ports aux arrivages.
« Dès 1846, il eut gain de cause. Du monde entier,
« grâce au libre-échange, les provisions affluèrent.
« Par millions de quintaux, le Continent, la Russie,
« l'Amérique, l'Inde et l'Argentine fournirent le
« blé et les farines : 12 millions de quintaux en
« 1851, 37 millions de quintaux en 1861, 90 mil-
« lions en 1891, 107 millions en 1895, 88 millions
« en 1897. Les autres subsistances, céréales,
« viande, beurre, lait, œufs, etc. . . arrivent de
« France, d'Allemagne, de Danemark et d'Améri-
« que. Par millions de livres sterling, l'Angleterre
« achète sa nourriture dans tout l'univers. . . . »

Cette révolution économique, accomplie systématiquement en faveur des intérêts industriels, a mis l'Angleterre à la discrétion des pays étrangers pour l'approvisionnement des denrées nécessaires à l'alimentation de sa population. Par là même, elle réalisait, pour les ports britanniques, un avantage immense ; de ce chef, ils enregistrent un chiffre d'importations considérable qu'on ne relève

pas — nous savons pourquoi — dans les statistiques des ports de commerce français (1).

On évalue à cinq milliards de francs le tribut que, par suite de l'insuffisance de ses ressources alimentaires, le Royaume-Uni se trouve obligé de payer, chaque année, à l'étranger. Que ce déficit alimentaire, en augmentation continue, soit pour ce pays, à divers égards, un phénomène économique regrettable, nous ne le nions pas, mais il exerce, d'autre part, sur la prospérité des ports anglais une influence favorable dont les chiffres suivants indiquent l'importance :

(1) En 1907, l'Angleterre a importé pour 936.896.796 fr. de froment en grains, pour 167.893.247 fr. de froment en farine, pour 204.366.562 fr. d'animaux de l'espèce bovine, pour 554.821.917 fr. de beurre, etc. (Cf. *Statistique agricole annuelle*, 1907, publiée par le Ministère de l'Agriculture, p. 249.)

*Produits agricoles importés par les ports de Londres et de
Liverpool pendant l'année 1907 (1)*

DÉSIGNATION DES PRODUITS	PORT DE LONDRES		PORT DE LIVERPOOL	
	Quantités importées	Valeurs (livres sterling)	Quantités importées	Valeurs (livres sterling)
Animaux vivants :				
Bœufs, Taureaux, Vaches				
Veaux.....	(têtes) 187.203	3.394.543	213.953	3.542.202
Brebis et Agneaux...	» 6.682	12.218	97.622	154.369
Chevaux	» 5.563	178.780	521	16.255
Beurre	Quintaux Anglais 1.350.807	6.638.759	38.444	199.863
Fromage	» 1.093.958	3.267.778	546.851	1.572.318
Blé, Grains, etc. :				
Froment	» 17.344.600	6.667.035	21.201.700	9.278.677
Orge	» 2.969.320	958.701	889.600	288.019
Avoine	» 6.687.300	2.141.227	501.400	127.442
Pois	» 315.979	156.148	234.310	104.531
Haricots, Fèves	» 186.420	95.127	Fèves non fraîches/ autres que fèves ¹ de haricots 154.040	58.738
Maïs	» 8.259.634	2.216.004	12.507.316	3.433.666
Farine de Blé.....	» 4.790.459	2.218.921	1.823.513	912.184
Farine et Gruau d'avoine	» 145.682	126.614	168.064	121.098
Farine de Maïs.....	» 219.580	74.263	106.678	35.730
Riz, Farine de Riz.....	» 2.888.287	1.162.882	1.158.077	1.660.957
Sagou, Farine de Sagou	» 222.320	82.446	354.420	151.086
Autres farineux (excepté l'amidon, la dextrine et la farine de pomme de terre).....	» 485.664	481.464	415.391	283.075
Œufs	la grosse centaine (120) 5.647.882	2.057.932	401.679	143.621
Viande excepté volaille et gibier				
Lard	Quintaux Anglais 449.134	1.240.300	2.348.902	6.453.595
Bœuf frais.....	» 1.665.428	2.856.110	2.718.268	4.991.841
Jambons	» 108.870	299.214	79.488	106.414
Mouton frais.....	» 3.172.848	6.098.398	790.825	2.266.830
Porc frais et salé.....	» 433.250	951.801	1.029.321	1.833.716
Lapins (morts).....	» 429.980	562.852	150.404	316.403
Viande non dénommée :				
A) Fraîche et salée....	» 223.446	419.909	250.648	338.896
B) Conservée non salée.	» 131.469	739.092	75.899	265.615
Lait (condensé).....	» 433.870	787.345	61.307	125.650
Volaille et Gibier (morts ou vivants).....	Valeur Gallons — —	500.147	— —	170.807
Vin	7.434.799	1.816.089	75.296	50.551

Nota. — Le quintal anglais = 50 kgs 802.
Le gallon = 4 litres 543.

(1) Ce tableau nous a été aimablement communiqué par
l'Office National du Commerce extérieur.

A ces renseignements, nous pourrions ajouter ceux fournis par un rapport consulaire récent concernant le mouvement commercial de Glasgow et de Leith en 1908 ; les produits agricoles représentent 90 0/0 des importations totales par ces deux ports (1).

Le déficit alimentaire de l'Allemagne, qui est moins considérable que celui de l'Angleterre puisqu'il ne dépasse pas deux milliards de francs, ne résulte pas des mêmes causes ; il ne tient pas à un abandon systématique de la production agricole mais surtout au très rapide accroissement de la population allemande.

Entre 1876 et 1906, la population de l'Empire germanique est passée de 42 millions 727,000 habitants à 60 millions 676,000, accusant une augmentation de 17 millions 949,000 habitants (42 0/0). Durant la même période, la population française oscillait entre 36,906,000 et 39,242,000 habitants, n'augmentant que de 2,336,000 (6 0/0).

La progression du chiffre de la population a été plus rapide, en Allemagne, que le développement

(1) Voir le *Moniteur Officiel du Commerce*, n° 7, Octobre 1909.

de la productivité agricole ; c'est ainsi que, dans une certaine mesure et pour une certaine durée, les craintes, jadis formulées par l'économiste Malthus, se vérifient dans ce pays.

L'Empire germanique se trouve donc dans la nécessité de faire venir des produits agricoles de l'étranger ; une partie de ces importations se faisant par mer, il en résulte pour ses ports un élément d'activité qui n'est pas à négliger (1).

Le tableau suivant qui concerne le port de Hambourg, en fait foi :

(1) Les céréales occupent, au point de vue de la quantité, le premier rang parmi les importations du port de Brême. (Voir les chiffres concernant les années 1907 et 1908, dans le rapport consulaire, n° 817, 1909.)

*Produits agricoles importés à Hambourg
pendant l'année 1907*

	QUANTITÉS en quintaux métriques de 100 kilos	VALEURS EN MARKS
Froment		
par mer.....	7.530.163	110.951.300
par l'Elbe	49.371	740.570
par voies ferrées	7.679	115.180
TOTAL.....	7.587.213	111.807.050
Farine de Froment		
par mer.....	612.302	11.673.840
du Haut-Elbe	70.113	4.402.260
par voies ferrées	170.903	3.418.060
TOTAL.....	853.318	16.494.160
Viande fraîche		
par mer.....	285.495	14.033.560
par voies ferrées et l'Elbe	39.024	4.290.930
TOTAL.....	324.519	18.324.440
Viande autre		
par mer.....	14.489	1.096.450
Extraits de Viande		
par mer.....	3.025	3.039.970
Beurre		
par mer.....	107.450	24.156.600
par voies ferrées et l'Elbe	26.657	5.971.170
TOTAL.....	134.107	27.427.770
Vins (hectolitres)		
par mer.....	333.753	20.548.940
par voies ferrées	26.428	2.562.280
par l'Elbe	8.627	671.910
TOTAL.....	368.778	23.783.130
Vins mousseux (bouteilles)		
par mer.....	1.405.350	5.054.400
par voies ferrées et l'Elbe	161.710	485.130
TOTAL.....	1.567.060	5.539.530

Aux Etats-Unis d'Amérique, le problème de l'alimentation publique se pose autrement qu'en France, en Angleterre ou en Allemagne.

Il ne s'agit plus d'un pays se suffisant à soi-même ou enregistrant des déficits plus ou moins importants ; les Etats-Unis sont un pays intensivement exportateur de produits agricoles.

Nous ne parlerons pas, dans ce chapitre, des cultures industrielles ; on sait que les Etats-Unis récoltent les $\frac{3}{4}$ de la quantité totale du coton produite dans monde entier et cet article tient le premier rang parmi leurs exportations.

Nous restreindrons nos observations à la culture des céréales et à l'élevé du bétail.

Les Etats-Unis récoltent environ 240 millions d'hectolitres de blé chaque année (1) ; cette culture se pratique surtout dans le Minnesota, les deux Dakotas, puis l'Ohio, l'Indiana, le Kansas, la Californie. Dans ces dernières années (1893-1902), la proportion de la récolte exportée n'est jamais tombée au-dessous de 31 p. 100 de la récolte totale et s'est élevée jusqu'à 40 p. 100 en 1894, 1898, et 1901 (2).

L'avoine qui se trouve surtout dans les Etats riverains des Grands Lacs s'exporte assez peu ; il

(1) Cependant, en 1907, la récolte américaine du blé n'a atteint que 228.452.258 hectolitres. (Cf. *Statistique* du Ministère de l'Agriculture, 1907, p. 302.)

(2) Pierre Leroy-Beaulieu. *Les Etats-Unis au XX^e siècle*, p. 127.

en est de même du maïs ; toutefois, comme le constate M. Pierre Leroy-Beaulieu, il nous en arrive en masse, sous forme de viande de bœuf et de porc, tous les animaux de ferme étant nourris presque exclusivement de maïs aux Etats-Unis.

De tous les animaux domestiques, on sait que ce sont ceux de l'espèce bovine qui sont le plus nombreux aux Etats-Unis et qui ont la plus grande importance au point de vue de l'exportation. Les bœufs de trait et de labour se trouvent en très petit nombre aux Etats-Unis où ils sont remplacés par des chevaux ou des mulets. L'immense majorité des bœufs américains appartient donc à la classe des bêtes de boucherie. Les vaches laitières sont également très nombreuses et l'exportation des laitages concourt, dans une grande mesure, avec celle d'animaux abattus ou vivants, à l'activité des ports de commerce américains.

Le tableau suivant, qui nous a été communiqué par l'Office national du commerce extérieur, donne à cet égard des indications intéressantes.

Exportations des ports Atlantique des Etats-Unis (1907)
Valeurs en dollars (5 fr. 48 environ)

	New-York	Baltimore	Philadelphie	Boston
Bœufs et Vaches...	7.249.013	2.948.040	4.590.500	9.586.225
Volailles.....	21.244	307	395	235
Porcs.....	8.609	347	54	—
Moutons.....	177.358	320	—	83.959
Grains.....	7.031.624	9.351.580	1.920.119	1.793.898
Farine de Grains..	625.912	26.837	1.194.365	24.709
Froment.....	22.404.136	8.908.558	12.594.432	5.669.528
Farine de Froment.	15.134.021	8.316.030	11.690.015	4.374.103
Viandes de Bœuf..	19.819.937	432.298	1.823.986	6.182.744
Viandes de Porc...	51.239.355	5.002.307	11.021.454	21.580.038
Viandes de Mouton.	103.861	—	2.515	—
Beurre.....	1.003.178	906	401	72.504
Fromage.....	608.834	147	6.019	276.213
Lait.....	1.053.813	308	422	237
Œufs.....	359.720	5	1.050	26.324

Les pages qui précèdent nous conduisent à la conclusion suivante :

Puisque la bonne exploitation des ressources naturelles de la France, sa population stationnaire, ainsi que les obstacles opposés aux importations étrangères par son régime douanier sans cesse révisé (1), ont réalisé dans notre pays un certain équilibre entre la production des articles d'alimentation et leur consommation (sans en faire

(1) Le 10 Août 1908 était promulguée une loi frappant d'un droit prohibitif de 7 francs par 100 kilogrammes le manioc brut ou desséché, afin de mettre fin à la concurrence que ce produit exotique faisait à la pomme de terre nationale.

encore un grand pays exportateur de denrées alimentaires), les ports de commerce français manquent incontestablement d'un élément d'activité qui, au contraire, est loin de faire défaut aux ports américains, anglais et allemands.

Cette conclusion se trouve confirmée par la déposition qu'un armateur faisait en 1897, devant la Commission extra-parlementaire chargée d'étudier les moyens de venir en aide à la marine marchande.

On lui demandait à quelle cause il attribuait la décadence de la marine marchande, et il répondait par l'exposé suivant qui explique aussi bien le déclin de nos ports que celui de notre armement maritime :

« Messieurs, permettez-moi de vous faire l'histoire d'une compagnie qui a pris naissance à Bordeaux, il y a dix-sept ans, et qui semblait posséder tous les éléments du succès, et je crois que de cet historique un peu personnel, un peu local, vous pourrez tirer des conclusions générales. Je puis dire *ab uno disce omnes* car le cas de la Compagnie bordelaise de navigation a été celui du plus grand nombre des armateurs de steamers français.

« En 1880, sous l'inspiration de la Chambre de Commerce de Bordeaux, on décida de créer une compagnie de navigation à vapeur entre Bordeaux et New-York. Des études sérieuses établirent qu'il y avait des frets importants tant à l'aller qu'au retour et, d'après des rapports non

« de la Douane, mais faits sur des constatations
« sérieuses faites dans les consulats et basées sur
« les factures d'expédition, il fut reconnu que
« les navires pourraient porter 2.000 tonneaux par
« mois, de Bordeaux à New-York, et qu'au retour
« il arriverait toujours quatre ou cinq navires au
« moins par mois chargés généralement de blés ou
« d'autres produits, mais surtout de céréales. Les
« capitaux ne manquèrent point. On souscrivit un
« capital de 6 millions environ. La constitution de
« la société fut faite aussi honnêtement que
« possible. Il n'y eut aucun apport ; chacun paya
« ses actions et les 6 millions entrèrent dans notre
« caisse. Plus tard on émit 3 millions d'obligations,
« soit 9 millions au total, qui furent employés à des
« achats nécessaires et à la construction des navires.

« Nous fîmes construire quatre navires ; les
« débuts avaient été splendides ; nous importions,
« dès les premiers mois (mais cela ne dura pas
« longtemps), des salaisons américaines. Nous
« devions avoir un navire par mois à charger ; le
« premier mois, quatre le furent complètement.
« Nous affrétâmes des navires, nous avions alors
« un fret de retour de 47 fr. 50 par tonne, fret
« généralement composé de viandes américaines,
« de salaisons, de céréales, lorsque tout à coup, le
« 21 février 1881, sans raison aucune, M. Tirard
« prit un décret qui interdisait en France l'impor-
« tation des viandes américaines le fret qui
« était alors de 43 fr. 50 tomba à 25 fr. 80. Il nous

« restait, comme fret, d'autres produits de l'Amé-
« rique. Nous continuâmes, pendant quelques an-
« nées, à charger surtout des blés. Mais l'agricul-
« ture française se plaignait ; on nous mit sur le
« pied d'un droit de 3 fr. d'abord, puis de 5 et
« 7 fr. ; si bien qu'aujourd'hui l'importation des
« blés d'Amérique en France est absolument nulle.
« Restait le maïs ; on le travaillait à Bordeaux où
« existaient alors quatre distilleries importantes.
« Nous pouvions encore remplir nos navires. On
« crut que nos distilleries porteraient tort à cer-
« taines raffineries du Nord et l'on supprima
« les importations de maïs par un droit de 5 fr.
« Restait encore la mélasse. Je fis venir, en 1886-
« 1887, des mélasses. Un élément de fret impor-
« tant pouvait encore remplir nos navires ; nous
« gardâmes donc les mélasses pendant deux ans ;
« on s'inquiéta, puis on les frappa d'un droit.
« Qu'arriva-t-il ? la disparition des distilleries
« bordelaises, du moins de trois sur quatre exis-
« tantes.

« Que voyons-nous en résumé ? Une compagnie
« montée pour transporter les viandes salées : les
« viandes salées supprimées, elle continuait pour
« transporter les céréales ; les céréales furent sup-
« primées.

« Elle devait transporter les maïs propres à la
« distillation : les maïs furent supprimés.

« Elle espérait encore transporter les mélasses :
« les mélasses furent supprimées.

« A la sortie, nous expédions 2.000
« tonnes par mois. Les Américains, qui ne sont
« pas plus sots que les Français, ont dit que,
« puisque les viandes salées des Etats-Unis nui-
« saient à la France, les vins français devaient
« nuire à la population américaine. Comme nous
« les frappions d'un droit, ils ont doublé celui qui
« grevait nos vins.

« D'après le tableau que j'ai sous les
« yeux, pendant douze années, nos sorties de Bor-
« deaux s'étaient élevées à 41.000 f. par navire
« et par mois. En 1892, première époque du chan-
« gement de notre tarif douanier, cette somme a
« baissé considérablement.

« En 1893, elle était de 21.000 f. En 1894, elle
« était tombée à 17.000 francs.

« Y a-t-il plus d'intérêt à vivre sur les
« produits français ou à les faire payer moins cher
« au consommateur, en conservant un commerce
« maritime ? C'est une question qu'il ne m'appartient
« pas de discuter et que je ne saurais avoir la pré-
« tention de résoudre. Mais puisque vous provo-
« quez les effets, constatez les causes. Vous inter-
« disez l'entrée, en France, des produits étrangers :
« ne vous étonnez pas, au moins, de ne pas avoir
« de fret dans les ports.

« Vienne le jour où l'on trouvera qu'un engrais
« national est concurrencé par le nitrate et où on
« mettra des droits sur celui-ci ; on tuera le fret

« des voiliers aussi bien qu'on a tué celui des
« vapeurs. . . » (1).

Cette citation, malgré quelques exagérations, contient une grande part de vérité et il nous a semblé que, par certains de ses passages, elle corroborait nos observations relatives à la solution du problème de l'alimentation publique en France et à ses conséquences sur l'activité de nos ports maritimes.

(1) *Commission extraparlamentaire chargée d'étudier les moyens de venir en aide à la marine marchande.* — P. 17. — Imprimerie Nationale, 1897.

CHAPITRE III

Les ressources minières de la France. Conséquences de son déficit en charbon sur l'activité de ses ports de commerce. Production française des principaux métaux.

Malgré les progrès constants réalisés dans l'exploitation de ses gisements houillers, la France ne peut suffire aux besoins de sa consommation.

Alors que, pendant la période 1884-1891, la production indigène de la houille atteignait, en moyenne, 22,343,000 tonnes par an, la consommation nationale était de 32,650,000 tonnes.

De 1892 à 1899, à une production annuelle moyenne de 29,059,000 tonnes a correspondu une consommation de 39,987,000 tonnes.

De 1900 à 1907, le chiffre de la production a été de 33,982,000 tonnes et celui de la consommation de 48,656,000 (1).

La production nationale ne fournit donc que les deux tiers environ de la consommation, et, chaque année, la France doit importer près de 15 millions de tonnes de charbons étrangers.

(1) Ces chiffres sont extraits du livre de M. Théry : *Les Progrès économiques de la France. Bilan du régime douanier de 1892*, p. 194.

Cette importation comprend, pour les 2/3, des produits anglais (1), le reste nous vient, par les frontières de terre, de Belgique et d'Allemagne ou encore, en faibles quantités, des Etats-Unis d'Amérique.

La plus grande partie des importations de charbons ayant lieu par mer, il est intéressant de faire ressortir la répercussion de ce trafic sur l'activité de nos ports de commerce.

Le tableau suivant, qui concerne l'année 1907, indique, pour chacun des principaux ports français, à côté du chiffre des importations totales, celui des importations de houilles et le pourcentage de ces dernières importations par rapport au trafic total.

	Importations totales —	Importations de houille —	Pourcentage des importations de houille par rapport au trafic total
Dunkerque (2)	2.280.695 tonnes	438.469 tonnes	19 %
Rouen.....	3.190.959 —	1.880.958 —	59 %
Le Havre	2.374.426 —	934.486 —	39 %
St-Nazaire ...	1.166.023 —	972.987 —	83 %
Nantes	1.122.800 —	614.745 —	55 %
Bordeaux....	1.958.815 —	1.240.000 —	63 %
Marseille	3.764.817 —	1.223.058 —	32 %

(1) En 1907, 10.694.000 tonnes.

(2) A notre avis, les importations de charbon par Dunkerque sont destinées à prendre un développement considérable. Comme l'explique M. François Villain, ingénieur en chef des mines, dans une étude insérée dans le *Bulletin de la Société Industrielle de l'Est* (juillet 1909), on se préoccupe de diriger une partie de l'exportation britannique vers l'Est de la France, en pratiquant avec les districts industriels de la Grande-Bretagne

Ce tableau vient confirmer ce que nous affirmons dans notre premier chapitre : l'activité des ports de commerce d'un Etat est « fonction » du caractère plus ou moins échangiste de cet Etat, elle varie avec l'importance des excédents de production qu'il doit écouler sur les marchés étrangers ou des déficits qu'il a à combler.

Les ports de commerce français bénéficient donc — et très largement — des insuffisances de la production nationale houillère.

Cependant, même en n'envisageant que l'intérêt de nos établissements maritimes, il convient de regretter la pauvreté, en houilles, du sous-sol français. L'obligation de s'approvisionner de combustible à l'étranger constitue pour nos industries un obstacle sérieux à leur développement et les met souvent dans l'impossibilité absolue de pratiquer avec profit l'exportation de leurs produits ; de ce chef, un fret de sortie, très important ailleurs, fait défaut à nos ports.

un va-et-vient : 1° de minerai de fer ; 2° de houille à coke. Le port, naturellement indiqué comme point de transit de ces échanges, serait Dunkerque. Par cette voie, la C^{ie} des Chemins de fer Paris-Lyon a déjà acheminé, via Le Bourget, par les rails de la C^{ie} du Nord, des charbons anglais à destination des gares septentrionales de son réseau. On peut donc penser qu'on pourra utiliser, un jour assez prochain, les charbons anglais dans les usines du Nord et de l'Est de la France, où ils parviendraient par les rails du Nord et de l'Est.

Toutefois, ces prévisions ne se réaliseraient pas si les mines de houille qui seront bientôt concédées en Meurthe-et-Moselle devaient avoir un rendement qui suffise aux besoins industriels de la région.

De plus, si nous faisons ressortir les échanges par mer auxquels donne lieu le commerce des charbons dans d'autres Etats, nous constaterons que, même à ce point de vue, les ports de commerce français, malgré le déficit houiller de notre pays, ne se trouvent pas placés dans une situation privilégiée.

La position de l'Angleterre vis-à-vis du marché mondial du charbon est unique.

Sur une production de 250 à 265 millions de tonnes (1), l'Angleterre en exporte environ 65 millions soit le quart. De plus, 18 à 20 millions sont consommés comme charbons de soute.

Par conséquent, aux 10 millions de tonnes de charbons que nous importons par mer, l'Angleterre nous oppose une exportation de 65 millions de tonnes qui reçoivent, par ordre d'importance, les destinations suivantes : France, Allemagne, Italie, Pays-Bas, Suède, Egypte, Russie, Danemark, Espagne, Argentine, Norvège, Belgique, Brésil, etc.

On sait combien l'exportation de combustibles a contribué au développement de la marine marchande anglaise, disposant ainsi, à l'inverse de la

(1) Les chiffres que nous citons sont, pour la plupart, extraits des circulaires du Comité des Forges de France ; ils s'appliquent à l'année 1907.

France, d'un fret lourd abondant; elle a exercé la même influence favorable sur l'extension du trafic de ses ports de commerce.

Le même facteur de prospérité maritime ne se rencontre pas en Allemagne.

M. de Rousiers s'exprime ainsi, à ce propos, dans son livre sur « Hambourg et l'Allemagne contemporaine » (1) : « On a souvent répété, et « avec raison, dit-il, que l'Angleterre devait en « grande partie à ses mines de houille l'activité « de son commerce maritime. Nous ne trouvons « rien de semblable à Hambourg. Hambourg n'est « pas un port d'exportation houillère... Les mines « allemandes n'ont pas fait Hambourg, comme les « mines du Durham et de Northumberland ont fait « Newcastle, comme celles du pays de Galles ont « fait Cardiff. Elles n'ont même pas contribué « directement et d'une manière sensible à sa prospérité. Mais elles ont suscité en Allemagne « l'essor des forces productives; elles ont apporté « aux transports une aide indispensable; par là « elles ont joué un rôle important bien qu'indirect « dans son développement... »

L'Allemagne, qui a élevé en 1907 jusqu'au chiffre de 143 millions de tonnes le produit de son

(1) P. de Rousiers. *Hambourg et l'Allemagne contemporaine*, p. 62.

extraction de houilles, en consomme, il est vrai, la plus grande partie et ses exportations qui atteignent 20 millions se font, par ses frontières de terre, vers l'Autriche-Hongrie, les Pays-Bas, la Belgique, la Suisse, la France.

Mais on doit faire ressortir qu'elle importe 14 millions de tonnes de houilles étrangères, dont 10 millions de provenance anglaise et le reste expédié de Belgique et d'Autriche.

L'Allemagne reçoit donc par mer autant de charbons que la France.

Le déficit houiller de notre pays qui alimente son trafic maritime dans les proportions que nous avons indiquées, ne lui donne donc pas cependant, au point de vue des échanges maritimes, une supériorité sur les Etats voisins.

Quant aux Etats-Unis d'Amérique, malgré leur production colossale de 475 millions de tonnes de combustibles minéraux (1907), leur très forte consommation intérieure — qui dénote l'activité de leur industrie — ne leur permet pas encore de faire, sur les marchés étrangers, une concurrence sérieuse aux mines anglaises.

Cependant leurs exportations atteignent déjà près de 10 millions de tonnes dont les 2/3 sont expédiés au Canada et le reste est destiné aux différents Etats de l'Amérique centrale.

Des économistes (1) prédisent même, pour un avenir prochain, la lutte des États-Unis et de l'Angleterre pour la vente du charbon dans l'Amérique du Sud et même dans le Vieux-Monde. Comme les prix des charbons anglais, pensent-ils, ont une tendance générale à s'élever par suite de l'approfondissement et de l'épuisement relatif des mines, tandis que l'Amérique du Nord — sauf peut-être en ce qui concerne l'anthracite — n'a guère fait qu'effleurer ses ressources, on peut prévoir le jour où les États-Unis, en attendant la mise en valeur des houillères de la Chine, seront les grands fournisseurs de charbon du monde entier, l'Europe du Nord et du Nord-Ouest restant seule le domaine des exportations britanniques.

Si la nature a médiocrement servi la France au point de vue houiller (2), il semble, au contraire, depuis les développements récents apportés à l'exploitation du bassin de Meurthe-et-Moselle, qu'en ce qui concerne l'extraction du minerai de fer, un brillant avenir soit désormais assuré à notre industrie minière.

(1) Voir Pierre Leroy-Beaulieu. *Les États-Unis au xx^e siècle*, p. 275.

(2) Il est bien entendu que nous envisageons la situation *actuelle*, de notre industrie minière, ne pouvant faire état des ressources encore hypothétiques des gisements houillers de Meurthe-et-Moselle.

Une donnée géologique nouvelle est intervenue depuis dix ans en faveur de la Lorraine. On s'en tenait jusque-là à la connaissance des 300 millions de tonnes de minerais luxembourgeois — le Luxembourg, englobé dans le Zollverein fait commercialement partie de l'Allemagne — des 1,100 millions de tonnes environ du minerai lorrain-allemand, des 250 millions de tonnes environ de minerai lorrain-français réparti entre les bassins de Nancy et de Longwy ; tous ces minerais étaient phosphoreux et dosaient environ 35 p. 100 de fer (1). Vers 1898, il fut prouvé que les couches déjà connues se prolongeaient en profondeur dans la région de Briey (Meurthe-et-Moselle) formant ce qu'on a appelé le bassin minier de Briey : peu à peu, depuis lors, on se confirma dans la certitude qu'il y avait là 2 milliards et 1/4 environ de tonnes de minerai dosant de 36 à 40 p. 100 en fer, très constant en phosphore, avec une teneur se rapprochant de 1 p. 100, beaucoup plus fusible que les minerais riches d'Espagne et de Laponie suédoise, suffisamment calcaire pour se passer de fondants, à la différence de ces mêmes minerais d'Espagne et de Laponie, s'offrant enfin sur une épaisseur de 2 à 8 mètres quant à la couche principale, jusqu'à

(1) Ces renseignements sont extraits d'un article de M. Marcel Labordère sur *la Métallurgie française dans le Monde* (*Revue de Paris*, 1^{er} juin 1909). L'auteur a emprunté les chiffres qu'il cite au livre *Le Fer en Lorraine*, par M. E. Gréau. (Berger-Levrault, éditeurs, 1908).

une profondeur maximum actuelle de 250 mètres environ ; tandis que le rendement des minerais luxembourgeois et des autres minerais lorrains est de 27 à 31 p. 100 en fonte Thomas, avec le minerai de Briey le rendement a atteint de 33 à 37 p. 100.

Deux chiffres sont à citer, ils expriment les quantités de minerai de fer respectivement extraites dans le département de Meurthe-et-Moselle en 1871 et 1907 :

en 1871, 505,013 tonnes ;

en 1907, 8,730,000 tonnes, c'est-à-dire 90 0/0 de la production totale française qui est de 9 millions de tonnes.

Les réserves du bassin de Briey permettent d'espérer que, dans dix ans, l'extraction du minerai de fer en France se chiffrera par 20 millions de tonnes.

Quel que soit cet avenir, constatons qu'aujourd'hui le commerce des minerais de fer n'influe que médiocrement sur le trafic des ports français.

En 1907, les importations en France de minerais étrangers se sont élevées à 1,999,850 tonnes dont 1,554,000 ont été importées par les frontières de terre (1).

(1) Voir le Tableau général du commerce et de la navigation. Direction générale des Douanes, année 1907.

Les minerais de fer importés en 1907 étaient pour la plupart de provenance allemande. (1.467.000 tonnes). L'Espagne nous en a expédié 350.000 tonnes.

La même année, nos exportations de minerai de fer ont atteint 2,147,820 tonnes dont 1,605,000 tonnes ont été expédiées par nos frontières de terre, principalement en Belgique.

Les ports maritimes français n'ont donc bénéficié que dans une faible mesure de ce trafic, à l'entrée comme à la sortie.

A ce point de vue, la situation est très différente en Angleterre.

Ce pays qui consomme plus de 20 millions de tonnes de minerai de fer en importe près de 8 millions, surtout de Bilbao.

L'Allemagne est tributaire de l'étranger pour le même chiffre : le centre métallurgique de la Ruhr s'approvisionne, par Rotterdam, de minerais de Suède et d'Espagne.

Il est certain qu'à cause de l'épuisement progressif de leurs mines de fer, l'Angleterre et l'Allemagne augmenteront de plus en plus leurs achats à l'étranger, tandis qu'au contraire les nouveaux gisements de Meurthe-et-Moselle alimenteront abondamment de minerai de fer l'industrie française (1).

(1) C'est ce qui explique que le groupement constitué en vue de l'exploitation des minières de l'Ouenza (Algérie) comprend, avec trois maisons françaises seulement (Le Creusot, Châtillon-Commentry, Marine-Homécourt), les trois plus grands

Si par une heureuse combinaison de tarifs, aujourd'hui à l'étude, on parvenait à diriger vers la Meurthe-et-Moselle les charbons du Royaume-Uni vers lequel, en retour, nous expédierions une partie de nos minerais de fer, bruts ou travaillés, on pourrait ainsi faire bénéficier le port de transit, Dunkerque, d'un nouvel élément, considérable, de trafic.

C'est seulement dans ce cas, pensons-nous, que nos ressources ferrifères pourraient contribuer à l'activité maritime du pays (1).

Les Etats-Unis d'Amérique se classent au premier rang de tous les pays du monde en ce qui concerne l'extraction du minerai de fer ; mais leur activité industrielle est telle que leur production ne suffit pas à leurs besoins et qu'ils doivent importer de quoi combler leur déficit.

producteurs de fonte et d'acier d'Allemagne (Krupp, Thyssen, Gelsenkirchener Bergwerks Gesellschaft), la Société belge Cockerill et trois maisons anglaises (Conselt Iron Co, Guest Keen, Cammel Laird). V. *Revue politique et parlementaire*, 10 janvier 1909, *L'industrie métallurgique et l'affaire de l'Ouenza*.

(1) Si la richesse houillère de la France se trouve notablement accrue par l'exploitation de nouveaux gisements en Meurthe-et-Moselle, il est possible que l'existence dans la même région de mines de fer et de mines de houille permette la création, dans notre pays, d'une industrie métallurgique d'exportation, qui influera, de façon très active, sur l'activité de nos ports de commerce.

Il en va différemment pour le *cuivre*. Ce métal, dont le sol des Etats-Unis est particulièrement riche, est un de ses plus importants articles d'exportation.

Sur un total de 738.900 tonnes de 1.000 kilogrammes (1), chiffre auquel a été évaluée la production du cuivre en 1908, l'Amérique revendique beaucoup plus que la moitié, soit 525.000 tonnes dont 449.500 pour les seuls Etats-Unis ; l'Europe vient ensuite avec 142.900 tonnes, dont à peu près la moitié est fournie par l'Angleterre : 71.400 tonnes contre 30.000 tonnes par l'Allemagne, 16.800 tonnes par la Russie, environ 8.000 tonnes par la France, 4.000 tonnes par l'Italie...

L'Europe reçoit beaucoup de cuivre américain ; en France, Le Havre est le premier port d'importation de ce métal qui constitue, aux entrées, un des principaux éléments de son trafic (2).

Mais comme la consommation française du cuivre est bien inférieure à celle de l'Angleterre et de l'Allemagne, nos ports ne peuvent se pré-

(1) Voir *Circulaire n° 327 du Comité des Forges de France*.
— 29 août 1909.

(2) Après le coton et le café, le cuivre est (en valeur) le principal article d'importation par le port du Havre.

valoir, sur ce point, d'un avantage sur leurs rivaux (1).

Il en est de même pour les autres métaux (plomb, zinc, étain, etc...)

En résumé, l'industrie métallurgique française, malgré sa force de résistance et son activité, n'est pas encore assez développée pour faire une consommation intensive de matières premières et, par suite, pour provoquer, dans nos ports, des arrivages de métaux aussi nombreux et importants que ceux qui alimentent le trafic des ports allemands et anglais.

(1) La consommation européenne du cuivre s'est élevée à 479.300 tonnes en 1908, dont 180.700 tonnes pour l'Allemagne, 128.900 pour l'Angleterre, 73.900 pour la France, etc...

CHAPITRE IV

L'industrie métallurgique, en France, ne contribue que dans une faible mesure à l'activité des ports de commerce.

Il est évident que les pays riches en charbons sont le plus aptes à produire la fonte, le fer et l'acier et à fabriquer des machines dans les meilleures conditions d'économie ; seuls ils peuvent prétendre à la conquête du marché mondial.

Or, si la France ne manque pas de minerai, on ne s'y procure que difficilement le coke nécessaire pour le traiter au haut-fourneau ; c'est une cause de grave infériorité pour notre industrie métallurgique qui apparaît sans grande vigueur lorsqu'on la compare aux industries, plus favorisées, de l'Allemagne, des États-Unis d'Amérique ou de l'Angleterre (1).

Cependant, loin de diminuer leur activité, nos usines sidérurgiques ont su tirer parti de la pro-

(1) Nous n'avons envisagé, dans ce chapitre, que la situation *présente* de l'industrie métallurgique française ; mais si l'exploitation des gisements houillers récemment découverts en Meurthe-et-Moselle donne des résultats satisfaisants, il est possible que, dans un avenir prochain, notre industrie métallurgique soit en mesure de contribuer, dans une large mesure, par ses exportations, à l'activité de nos ports de commerce.

tection que leur accordait notre régime douanier ; elles ont fait, durant ces dernières années, des progrès qu'il est intéressant de signaler.

En l'espace de quinze ans, de 1892 à 1907, la production française de la fonte a augmenté de plus de moitié (1).

En 1892, la France produisait 2.057.000 tonnes de fonte ; en 1907, elle en a produit 3.590.000 tonnes.

Nos exportations de fonte, qui, en 1892, étaient presque égales à nos importations et se montaient à 160.000 tonnes, ont atteint, en 1907, 362.000 tonnes, présentant un excédent de 174.500 tonnes sur nos importations.

Ces résultats, si satisfaisants au premier abord et qui attestent la force de résistance de l'industrie nationale, nous semblent bien médiocres quand nous les comparons aux rendements obtenus dans d'autres pays.

Les 3.590.000 tonnes de fonte, fabriquées en France en 1907, sont, en définitive, un chiffre minime quand on le rapproche :

des 26.194.000 tonnes produites la même année aux Etats-Unis :

(1) La plupart des chiffres et renseignements contenus dans ce chapitre, sont empruntés à deux articles parus dans la *Revue politique et parlementaire* (10 mai et 10 juin 1909), sous la signature de M. Robert Pinot, secrétaire général du Comité des Forges de France.

des 13.045.000 tonnes produites en Allemagne
et dans le Luxembourg ;

des 10.083.000 tonnes produites en Angleterre.

Les Etats-Unis d'Amérique sont le pays du monde qui produit le plus de fonte, ils occupent également le premier rang pour le rendement des aciéries. Ce pays doit cette situation prépondérante à ses ressources abondantes en houille et en fer, à la perfection de son outillage mécanique, à sa main-d'œuvre laborieuse et disciplinée, enfin à la concentration des entreprises qui lui a permis de réduire au strict minimum ses frais généraux.

Mais comme la consommation intérieure de l'Union, stimulée notamment par les progrès de la construction mécanique et le développement du réseau des voies ferrées, a augmenté dans des proportions considérables, l'exportation des produits sidérurgiques américains est encore faible et même, en 1907, les Etats-Unis ont dû importer environ 450.000 tonnes de fonte, principalement de provenance anglaise.

Cependant on peut affirmer, sans crainte de se tromper, que la métallurgie américaine se classera dans un avenir prochain au premier rang des grandes industries d'exportation du monde ; il en résultera pour les ports de commerce des Etats-

Unis un accroissement de trafic considérable. Dès maintenant, ils bénéficient des nombreux débouchés de la construction mécanique américaine.

« Les locomotives américaines, dit fièrement le
« rapport sur le Censu de 1900 (1), se sont fait
« une place dans tous les pays du monde et
« ont prouvé leur supériorité sur tous les types
« de locomotives étrangères avec lesquelles elles
« sont venues en concurrence. L'importance
« du commerce d'exportation est due à plu-
« sieurs causes. Si l'excellence des matériaux et
« le soin de la construction, qui caractérisent la
« locomotive américaine, sont des considérations
« importantes, en bien des pays ce sont des ques-
« tions de prix et de rapidité de livraison qui ont
« constitué le facteur déterminant. Construisant
« en grand nombre des locomotives dont les di-
« verses parties sont parfaitement interchangeables
« et employant les machines les plus propres à
« diminuer la main-d'œuvre, les usiniers améri-
« cains ont pu les fabriquer à moindre prix et en
« moins de temps que tous les autres constructeurs
« du monde ; ce seul fait a amené aux Etats-Unis
« beaucoup de commandes étrangères... »

Les mêmes observations s'appliquent à la construction des machines agricoles ; pour ne citer que la France, l'outillage mécanique qu'y emploie

(1) Cf. Pierre Leroy-Beaulieu, *Les Etats-Unis au xx^e siècle*, p. 311.

l'agriculture, est le plus souvent de fabrication américaine.

L'Angleterre, malgré la concurrence très âpre que lui font les industriels américains et allemands, reste encore le premier pays exportateur pour l'ensemble des produits métallurgiques, avec environ 45 0/0 du total des exportations.

Le tableau suivant (1), établi d'après *The World's Export Trade in Iron and Steel* (chiffres de 1907), indique les articles pour lesquels l'Angleterre conserve, sur le marché mondial, une suprématie encore incontestée :

	Exportations totales des prin. pays producteurs	Exportations Anglaises	
	Tonnes	Tonnes	
Fonte.....	2.628.000	1.998.000 ou 76	% du total
Produits finis ...	9.036.000	3.224.000 ou 35,7	% —
Fonte et produits finis.....	11.603.000	5.166.000 ou 44,5	% —
Tôle.....	1.306.000	535.000 ou 41	% —
Fer-blanc.....	418.275	405.000 ou 96,8	% —

Les fabricants anglais ont également conservé, dans le monde, leur bon renom pour la fabrication des aciers spéciaux, pour les constructions mécaniques ; mais des symptômes de décadence se manifestent dans l'industrie britannique qui manque d'organisation commerciale et dont l'outillage est

(1) Cité par M. R. Pinot, dans l'étude indiquée plus haut.

souvent démodé et insuffisant. Pour les produits de grosse fabrication, elle est déjà distancée par l'Allemagne (1).

Quel que soit l'avenir réservé à l'industrie métallurgique du Royaume-Uni, c'est un fait certain qu'elle contribue aujourd'hui, pour une large part, à l'activité de ses ports de commerce.

Un rapport consulaire récent (2) fait ressortir que les produits métallurgiques représentent, en valeur, près de la moitié des exportations du port de Glasgow ; en tonnage, cette proportion est, sans contredit, de beaucoup supérieure.

On sait qu'avec le commerce des charbons, celui du fer et de l'acier alimente tout le trafic des ports du pays de Galles : Cardiff, Newport, Swansea, Port-Talbot (3).

C'est dans les Midlands, ces terres centrales de l'Angleterre qui comptent deux capitales : Birmingham au Sud, Sheffield au Nord, qu'il faut chercher encore le secret de la prospérité des ports de commerce britanniques. Ce royaume du fer et des

(1) Voir : *L'Angleterre et l'Impérialisme*, par V. Bérard et *l'Essai d'une psychologie de l'Angleterre contemporaine* (les crises politiques : Protectionnisme et Radicalisme), par Jacques Bardoux.

(2) Voir *Moniteur Officiel du Commerce*, 7 octobre 1909.

(3) Voir le *Moniteur Officiel du Commerce*, 29 avril 1909. Le rapport consulaire, que contient ce numéro, mentionne des envois considérables de rails d'acier à destination de Singapour et de Bombay, effectués au commencement de 1909, par les ports du pays de Galles.

métaux, de la serrurerie et de la coutellerie, exerce sa souveraineté sur le monde entier. La concurrence allemande ou américaine a pu léser les intérêts de bien des industriels anglais, mais il serait faux de prétendre, surtout après la reprise commerciale de 1904 et 1905, qu'elle leur a fait perdre leur clientèle. Les fabricants de machines et de wagons, de fusils, de canons et de bicyclettes, établis dans les Midlands, continuent à recevoir des commandes de tous les points du globe.

Cette expansion industrielle — que la France ignore — est d'ailleurs une nécessité vitale pour un pays qui doit acheter à l'étranger presque toutes ses denrées de subsistance, et si la concurrence parvenait jamais à enlever à ses manufactures leurs débouchés lointains, une compensation pourrait encore leur être offerte. M. Chamberlain l'a déjà proposée : il faut resserrer, dit-il, les liens économiques entre le Royaume-Uni et ses possessions coloniales, constituer un Zollverein gigantesque dans lequel les intérêts industriels de la métropole trouveront un large champ d'épanouissement, réaliser ainsi l'unité impériale.

Ce plan de réforme douanière a été rejeté aux élections générales de 1906, mais qui oserait affirmer aujourd'hui, en présence de la situation critique du parti libéral anglais, qu'il n'aboutira pas demain ?

En tous cas, le protectionnisme anglais ne saurait avoir pour résultat de restreindre l'activité

manufacturière du Royaume-Uni ; loin d'avoir, comme ailleurs, un rôle purement défensif, il placera l'industrie nationale dans une sorte de réduit fortifié d'où elle fera des sorties victorieuses sur le monde ; les plus belles perspectives de développement restent donc ouvertes aux ports de commerce anglais (1).

La même fièvre d'expansion économique, le même impérialisme surexcite l'activité industrielle de l'Allemagne.

Ses progrès, dans les dernières années, sont prodigieux et sa part va sans cesse en augmentant dans le commerce mondial.

Par ses exportations de rails, de fils et de clous, elle menace ou dépasse l'Angleterre (2).

	Exportations totales des principaux pays producteurs	Export. Allem.		Export. Anglaises
	Tonnes	Tonnes		Tonnes
Rails	1.405.000	418.000	29,7 %	429.000 30,6 %
Fils et clous	748.170	393.000	52,6 %	101.000 13,5 %

(1) Pour indiquer l'état d'esprit conquérant des partisans de la réforme douanière en Angleterre, citons le toast suivant que M. J. Chamberlain prononçait, le 10 juin 1896, au Congrès des Chambres de Commerce : « Je me lève pour porter le toast de « ce soir et je bois au Commerce et à l'Empire. C'est un toast, « messieurs, qui contient tout un monde, qui fait appel à nos « imaginations comme à nos intérêts matériels et pourtant, il « tiendrait en un seul mot, car les deux termes sont synonymes, « et l'Empire, pour reprendre un mot célèbre, c'est le Com-
« merce ! »

(2) Chiffres pour 1907 (cités par M. R. Pinot).

Pour la construction mécanique et électrique, les industriels allemands ont pris possession d'abord des marchés voisins : Hollande, Autriche, Russie et France, puis du Midi de l'Europe (Espagne et Italie), enfin des Balkans et des pays éloignés comme l'Asie, l'Amérique du Sud et l'Afrique, où ils font une concurrence victorieuse à la Grande-Bretagne.

Ces progrès remarquables sont dûs, en grande partie, à l'organisation commerciale des industriels allemands. Ils se sont groupés en associations, en *cartells* et se sont assurés ainsi des prix rémunérateurs sur le marché intérieur ; de plus, ils pratiquent le « dumping », c'est-à-dire que par des ventes à perte de leurs produits, ils conquièrent les marchés étrangers. Ils sont indemnisés de la perte qu'ils éprouvent par les primes d'exportation qui leur sont versées, au prorata de leurs ventes à l'étranger, par les syndicats des houilles et des aciéries.

D'ailleurs, même en l'absence de ces primes d'exportation, les industriels allemands pourraient, dans bien des cas, tirer bénéfice de ces ventes à l'étranger au-dessous du prix de revient. En effet, les « débouchés à l'exportation ont une élasticité « que n'ont pas les débouchés intérieurs. Grâce à « l'exportation, on peut vendre beaucoup plus, produire beaucoup plus, abaisser beaucoup le prix « de revient par unité. Alors il peut arriver ceci : « du chef des ventes à l'exportation, perte directe

« puisqu'on vend au-dessous du prix de revient,
« mais bénéfice supplémentaire indirect : en effet,
« on gagne de plus, sur le marché intérieur, l'écart
« entre le prix de revient ancien, d'avant l'ère des
« exportations et le prix de revient nouveau, résul-
« tant de cette ère. Or il peut se faire que le chiffre
« du « bénéfice supplémentaire indirect » dépasse
« celui de la « perte directe », d'où solde net favo-
« rable d'une opération en apparence désas-
« treuse. » (1).

Ces combinaisons commerciales savantes au service d'une industrie conquérante, cet impérialisme économique sont choses inconnues en France.

La métallurgie française a aujourd'hui son principal centre dans la région de Meurthe-et-Moselle, qui a produit à elle seule, en 1907, 2.493.000 tonnes de fonte, c'est-à-dire 70 0/0 de la production nationale, et 1.359.000 tonnes (47 0/0) d'acier (2).

C'est donc cette région qu'il faut observer pour se rendre compte des ressources de la métallurgie française.

(1) *Revue de Paris*, 1^{er} juin 1909. *La métallurgie française dans le Monde*, par Marcel Labordère.

(2) En 1907, le Nord et le Pas-de-Calais ont produit 466.000 tonnes (13 %) de fonte et 582.000 tonnes (23,5 %) d'acier ; la région de la Loire n'a produit que 138.000 tonnes (5 %) d'acier, la production de la fonte, presque nulle, ne porte plus que sur quelques fontes spéciales.

Or on sait que si la Lorraine est riche en minerais, elle ne possède pas de charbon.

Aujourd'hui nos usines lorraines se trouvent obligées d'aller chercher leur coke en Allemagne et comme le Syndicat rhéno-westphalien groupe la presque totalité des mines possédant du charbon à coke, c'est avec ce Syndicat qu'il leur faut traiter.

Mais qui rencontrent nos maîtres de forges à la tête de cet organisme ? leurs rivaux, les maîtres de forges allemands.

Jusqu'à ces dernières années, le Syndicat de la houille consentait à l'exportation des prix inférieurs à ceux qu'il faisait à sa clientèle intérieure. Ainsi en 1894, au moment où le Syndicat venait de se former, le coke, qui se vendait 11 marks en Allemagne, ne se payait que 5 M. 25 pour l'exportation et, jusqu'en 1906, l'écart des prix variait habituellement entre 5 M. 5 et 3 M. 5. A partir de 1906, les métallurgistes se rendirent maîtres du Syndicat de la houille et ce changement de direction entraîna cette conséquence : alors qu'en 1906 le charbon se payait 6 M. de moins à l'exportation, dès 1907, le sens était renversé et on le payait 1 M. 25 plus cher (1).

De plus, le coke qui vient de Westphalie arrive en Meurthe-et-Moselle grevé de 15 fr. de frais de transport et de douane par tonne.

(1) Ces renseignements sont extraits de l'étude précitée de M. Robert Pinot.

Qu'on ajoute à cette infériorité celle qui résulte de l'organisation commerciale adoptée par les métallurgistes d'Outre-Rhin et l'on comprendra que si notre industrie peut, à l'abri de droits protecteurs, développer son rendement et répondre, en partie, aux besoins nationaux, elle est incapable de faire œuvre de conquête sur les marchés étrangers.

L'Allemagne exporte 18 fois plus de locomotives que la France, 8 fois plus de wagons ; notre industrie de la construction mécanique, menacée sur son propre domaine, réclame une protection douanière plus accentuée.

Après ces constatations, on ne s'étonne plus de l'influence médiocre que l'industrie métallurgique nationale exerce sur le trafic des ports de commerce français :

D'après les statistiques douanières applicables à 1907, les « machines et mécaniques » occupent le dixième rang, en valeur, aux exportations (principalement à destination des colonies) du port de Marseille ; en tonnage, elles ne se classent plus qu'au vingt-deuxième rang.

Au Havre, le rang de ces articles parmi les marchandises exportées est le vingt-et-unième en valeurs, le quinzième en tonnage (1).

(1) Parmi les importations par le port du Havre, les *machines* et *mécaniques* (principalement de fabrication américaine) se classent au neuvième rang en valeurs, au dix-huitième rang en tonnage.

Le port de Dunkerque bénéficie de l'activité industrielle des régions du Nord et de l'Est ; les « machines mécaniques » y figurent au quatrième rang en valeurs, et au douzième rang en tonnage des marchandises exportées.

On peut donc conclure que l'industrie métallurgique nationale n'apporte qu'un médiocre élément d'activité à nos ports de commerce.

CHAPITRE V

L'industrie textile et le trafic des ports de commerce français.

L'industrie textile, considérée dans tous ses éléments, c'est-à-dire en tenant compte, non-seulement de ses fabrications, mais encore des matières premières qu'elle emploie, des machines et produits destinés à transformer ces matières premières en fils et tissus, joue un rôle considérable dans le commerce extérieur des Etats industriels de l'Europe.

On a calculé qu'ainsi envisagée, elle compte, pour plus de 2 milliards dans le commerce extérieur de la France qui varie entre 11 ou 12 milliards de francs ; elle en représente donc le cinquième environ (1).

Nous allons examiner successivement l'état, en France et à l'étranger, des principales industries textiles : celles du coton, de la laine et de la soie, en vue de préciser, à l'aide de comparaisons, l'influence qu'elles exercent sur le trafic de nos ports maritimes.

(1) Renouard. *Bulletin de l'Union des Anciens Elèves des Ecoles supérieures de commerce*, (Septembre et octobre 1909).

Les Etats-Unis d'Amérique produisent la plus grande partie du coton manufacturé dans les filatures européennes.

La récolte visible de ce textile en 1907, qui a été estimée, pour le monde entier, à un total de 20.848.000 balles, s'est répartie entre les pays suivants :

Etats-Unis . . .	environ 13.269.000 balles de 500 liv. ang.		
		(225 kilogr.)	
Indes Anglaises	» 4.030.000	»	»
Egypte	» 1.339.000	»	»
Totaux environ	18.638.000	»	»
Divers (Asie centrale, Pérou, Brésil)	900.000	»	»
Chine, Corée, Extrême-Orient. . .	1.300.000	»	»
Indo-Chine, Cambodge, Annam . .	10.000	»	»
Ensemble environ	20.848.000 (1)	»	

Une conséquence de l'importante production cotonnière des Etats-Unis, c'est de contribuer, pour une part énorme, à l'activité des ports de commerce américains.

Après New-York, les principaux ports d'exportation de l'Union sont Galveston et la Nouvelle-Orléans (2).

(1) Ces chiffres sont extraits du rapport de la 4^e section de la Commission permanente des valeurs de douane. (Session de 1908. Valeurs arrêtées pour 1907, p. 280).

(2) Rapport consulaire sur le mouvement commercial et maritime de Galveston. — Supplément au *Moniteur officiel du Commerce*, 11 février 1909.

Or les exportations de coton par Galveston, qui ont atteint, en 1907-1908, 2.633.429 balles, représentent, en valeurs, 90 0/0 des exportations totales de ce port et probablement la même proportion en tonnage.

De même à la Nouvelle-Orléans, les 4.995.645 balles de coton expédiées par ce port comprennent la plus grande partie de son trafic de sortie.

Le même phénomène se constate, de façon encore plus accentuée, à Savannah et à Mobile qui sont presque exclusivement des ports d'exportation de coton.

Les fabrications cotonnières n'alimentent pas, dans les mêmes proportions que la matière première, le trafic des ports américains.

Cependant l'industrie textile du coton se développe très rapidement aux Etats-Unis. Les filatures y ont consommé, en 1908-1909, plus de coton que celles d'Angleterre : 4.912.194 balles contre 3 millions 650.000 pour l'Angleterre (et 5.720.000 pour l'ensemble du continent européen) (1) ; mais, comme le constatait il y a quelques années M. Pierre Leroy-Beaulieu (2), cette consommation plus grande correspond, cependant, à une moindre activité manufacturière et à une moindre valeur de la production. La filature américaine produit en

(1) Les chiffres que nous citons sont extraits des statistiques du *New-York Financial Chronicle*, qui font autorité en la matière.

(2) Op. Cit. p. 335.

effet beaucoup plus de filés inférieurs et beaucoup moins de numéros fins que l'Angleterre, la France ou l'Allemagne. Aussi le nombre des broches qu'elle emploie est-il sensiblement moindre. Alors que la Grande-Bretagne possède (en 1909) 56 millions de broches et l'ensemble du continent européen, 39 millions, les Etats-Unis n'en ont que 27 millions.

Quoique l'industrie cotonnière des Etats-Unis n'ait pas encore atteint le degré de puissance auquel elle est parvenue en Grande-Bretagne, ses progrès sont constants et rapides. Les exportations de cotonnades américaines sont passées de 3 millions de dollars en 1870, à 24 millions en 1900, à 32 millions en 1909. Les manufactures américaines satisfont, surtout aujourd'hui, aux besoins de la population nationale, mais elles disputeront demain à l'industrie britannique les marchés neutres du monde.

Les chiffres que nous venons de citer paraissent bien faibles quand on les rapproche du montant des exportations anglaises, qui atteignent presque 100 millions de livres sterling.

L'industrie cotonnière constitue bien, comme on l'a dit, un des éléments principaux de l'armature qui soutient l'activité économique de l'Angleterre moderne (1).

(1) Jacques Bardoux. *Essai d'une psychologie de l'Angleterre contemporaine*, page 16.

Les tarifs protectionnistes ont pu lui enlever sa clientèle européenne, lui fermer le marché américain, mais, malgré les assauts, parfois victorieux, de la concurrence germanique, le reste du monde, dans son ensemble, demeure fidèle à ses fournisseurs de Manchester.

Aussi, comme a pu le relever M. Jacques Bardoux, si l'Allemagne vendait 16, 17 et 24 millions de livres (poids) de fils en 1894, 1897 et 1900, la Grande-Bretagne en exportait 236, 252, 158 millions. Que sont les 7, 8, 12 millions de livres sterling d'objets en coton vendus par les tisseurs d'Outre-Rhin comparés aux 57, 54 et 62 millions expédiés par leurs confrères britanniques ?

Cette activité industrielle qui procure aux ports anglais un fret de sortie abondant se traduit également par des arrivages de matières premières considérables.

En 1908-1909, Liverpool, le premier port d'importation des cotons, en a reçu 3.052.760 balles (1), Manchester, 441.510 (1).

Brême — et ce fait démontre l'importance de l'industrie textile allemande sans cesse en progrès, — est, après Liverpool, le principal port d'importation des cotons ; il en a reçu, en 1908-1909, 2.120.386 balles (1).

(1) Il ne s'agit que des cotons américains.

Tandis que l'industrie cotonnière anglaise a un caractère exportateur nettement accusé, et que les manufactures germaniques s'efforcent de lui disputer les marchés étrangers, l'industrie française, à l'abri des droits protecteurs établis en 1892, se complait dans l'approvisionnement de sa riche clientèle nationale.

L'exportation des cotonnades n'est le plus souvent, pour les industriels français, qu'un moyen de diminuer les stocks pesant sur le marché, une liquidation onéreuse (1).

Cependant, le marché français est assez riche pour permettre l'existence sur notre territoire d'une industrie cotonnière puissante ; il en résulte que le port du Havre importe un chiffre relativement considérable de cotons : 1.044.312 balles (2) en 1908-1909, période pendant laquelle Liverpool en importait deux fois plus et Brème une fois plus.

(1) Alfalion. *Revue économique internationale*, janvier 1908. Cet article donne des renseignements intéressants sur l'activité cotonnière anglaise. « En ces deux ou trois dernières années, « y lit-on, dans le seul Lancashire, en une extraordinaire fièvre « de construction, aux broches anciennes ont pu venir s'ajouter « une somme stupéfiante de 8 millions et demi de broches « nouvelles, une somme supérieure à l'effectif total d'un grand « pays européen, puisque nous ne possédons en France que « 7 millions de broches ! »

(2) Il ne s'agit que des cotons américains. Ce chiffre est extrait du rapport annuel du *New-York Financial Chronicle*.

Il faut noter que la mise en valeur de notre domaine colonial est susceptible d'offrir des débouchés chaque jour plus nombreux à notre industrie.

De 28.439.500 kilogrammes en 1906, notre exportation de tissus de coton unis a passé à 33.313.200 kilogrammes en 1907. Sur ce boni, 4.155.500 kilogrammes sont dûs à l'exportation coloniale et 718.200 kilogrammes seulement à l'exportation dans d'autres pays que nos colonies. C'est à l'Algérie et à l'Indo-Chine que nous devons ces résultats.

Le rapport de la quatrième section de la Commission des valeurs de douane s'exprime ainsi à ce sujet (1). « Il est regrettable de voir que dans une « période de prospérité générale, notre exporta-
« tion dans les pays autres que nos colonies n'ait
« gagné que 718.200 kilogrammes, soit environ
» 7 0/0 seulement. Il est vrai que beaucoup de
« tissus qui nous sont achetés par l'Angleterre et
« l'Amérique sont des étoffes d'un poids léger et
« d'un prix élevé, si bien que cette augmentation
« de 7 0/0 en poids représente une plus-value plus
« grande en valeur. »

En résumé, la part de la France dans l'industrie cotonnière qui, de toutes les branches de l'industrie textile, donne lieu, sur toute la surface du

(1) *Commission permanente des valeurs de douane*. Session de 1908. Valeurs arbitrées pour 1907. — P. 298 et 299.

globe, au mouvement d'affaires le plus intense, peut être ainsi définie : les filateurs et tisseurs de notre pays suffisent aux besoins du marché intérieur et, à la différence de leurs collègues anglais et allemands, qui inondent le monde de marchandises grossières, ils exportent de faibles quantités de produits de grande valeur.

Cette définition s'applique, avec la même exactitude, aux autres fabrications de notre industrie textile : tissus de laine, soieries, etc... Bien plus, nous trouvons ici la caractéristique de l'exportation française, prise dans son ensemble : elle consiste surtout en marchandises de luxe, de poids léger, incapables par conséquent de constituer des chargements complets de navires.

Il faut induire de ce fait une infériorité manifeste pour nos ports de commerce, relativement dépourvus de fret de sortie.

Cependant, comme l'industrie cotonnière, l'industrie lainière — qui joue un rôle considérable dans l'activité manufacturière de la France puisque notre production, se place immédiatement après celle de l'Angleterre — contribue largement, par les arrivages de matières premières qu'elle provoque, à l'animation de nos ports maritimes.

En effet, tandis que le produit de la tonte française n'était, en 1907, que de 43 millions de kilogrammes, l'importation des laines étrangères dépassait 250 millions.

Le tableau suivant indique la provenance des arrivages de cette matière première (1) :

1° Laines d'Australie et assimilables :

		1907	
		Kilogr.	p. 100
Importation	{ directe	70.580.400	
	{ d'Angleterre	29.110.600	
Laines d'autres pays.....		7.051.000	
Ensemble.....		106.742.800	42,5
Moins les laines de peaux.....		10.959.000	
Total des laines d'Australie.....		95.783.000	

2° Laines de La Plata et assimilables :

Importation	{ de la Répub. Argentine	90.090.100	
	{ de l'Uruguay	16.751.100	
	{ de Belgique	1.286.400	
Laines d'autres pays.....		14.103.500	
Ensemble.....		122.231.100	48,6
Moins les laines de peaux.....		43.839.100	
Total des laines de La Plata.....		78.392.000	

3° Laines communes :

Importation	{ d'Algérie	13.475.500	
	{ de Turquie	1.874.200	
Laines d'autres pays.....		7.051.700	
Total des laines communes.....		22.401.400	8,9
Total des laines en masse, moins			
les laines de peaux.....		196.576.400	
Laines de peaux sur cuirots.....		54.798.900	
Total des laines importées.....		251.375.300	

(1) Ce tableau est extrait du rapport de la 4^e section de la Commission permanente des valeurs de douane. (Session de 1908, Valeurs arbitrées pour 1907. P. 266 et 267).

On peut, en lisant ce tableau, se rendre compte de la composition des laines importées en France. On y voit que la fabrique recherche des laines fines au détriment des laines communes. Ce mouvement se manifeste d'ailleurs depuis plusieurs années d'une façon continue. Les laines de la première catégorie, c'est-à-dire les laines fines, représentaient 36.2 p. 100 du total de l'importation en 1905 et 38.1 p. 100 en 1906 ; en 1907, ces mêmes laines y figurent pour 42.5 p. 100. Pendant ce temps, les laines moyennes de la catégorie n° 2 passent de 53.5 p. 100 en 1905 et 51 p. 100 en 1906 à 48.6 p. 100 en 1907. Enfin, les laines communes qui représentaient 10.3 p. 100 du total en 1905 et 10.9 p. 100 en 1906, n'y figurent plus en 1907 que pour 8.9 p. 100.

Nous remarquons encore dans ce tableau qu'une partie des laines d'Australie sont importées en France par l'Angleterre (1). C'est que Londres est, dans le monde, le plus important marché pour les laines ; la plupart des expéditions australiennes sont destinées à ce port qui bénéficie ainsi, aux entrées comme aux sorties, d'éléments de trafic importants.

Cependant il faut noter le mouvement très vif qui tend à diminuer l'importance du marché anglais ; de plus en plus, les industriels font des achats

(1) Les laines d'Australie et du Cap, ainsi importées, sont exemptes de la surtaxe d'entrepôt.

directs dans les pays de production et la place de Londres est la première à souffrir de ces nouvelles habitudes.

Dunkerque se place en tête des ports français pour l'importation des laines. Cette prépondérance s'explique par le voisinage des grands centres manufacturiers de Roubaix et Tourcoing qui absorbent la plus grande part des arrivages de ce port.

En 1907 :

Dunkerque a reçu 1.331.382 quint. mét. de laines.

Marseille	»	467.564	»	»
-----------	---	---------	---	---

Bordeaux	»	466.769	»	»
----------	---	---------	---	---

Le Havre	»	105.800	»	» (1)
----------	---	---------	---	-------

Quant au commerce extérieur des produits fabriqués, voici quelles en sont, en France, les caractéristiques (2) :

L'exportation des fils de laine prend un essor très remarquable. Depuis plusieurs années, elle augmente incessamment. De 5.174.100 kilogrammes en 1904, elle a passé successivement à

(1) Ces chiffres sont extraits des statistiques de la Douane.

L'Economiste français, du 2 janvier 1909, donne les renseignements suivants sur les expéditions de laine de l'Uruguay : « C'est sur les ports de Dunkerque, de Hambourg et d'Anvers « que les expéditions les plus importantes de laine uruguayenne « ont été acheminées ; Hambourg et Brème ont reçu 27.263 « balles en 1907-1908, contre 20.918 en 1906-1907 ; Dunkerque, « 21.394 contre 20.553 ; Anvers, 16.953 contre 17.094 ; Le Havre, « 12.190 contre 8.845. »

(2) D'après le rapport de la Commission des valeurs en douane. (Session de 1908. Valeurs arbitrées pour 1907, p. 273).

6.369.700 kilogrammes en 1905, 7.585.100 kilogrammes en 1906, et elle a atteint, en 1907, 9.278.500 kilogrammes ; c'est une augmentation de 80 p. 100 en quatre ans. Dans ce total, l'Angleterre figure pour 3.445.000 kilogrammes ; la Belgique pour 2.777.000 kilogrammes et l'Allemagne pour 1.672.000 kilogrammes.

Par contre, l'exportation de nos tissus de laine a fléchi de 5 p. 100 en dix ans. En 1907, elle a atteint les chiffres suivants :

	Kilogr.
Draps, casimirs et autres tissus croisés, foulés et drapés.....	5.446.700
diverses de pure laine pour vêtement	
Etoffes } et ameublement.....	10.282.300
} mélangées pour vêtement et ameublement	1.252.000
Couvertures de laine.....	1.154.100
Tapis et tapisseries.....	753.000
Tissus de poils.....	37.900
Totaux.....	18.926.000

En valeurs, ces exportations représentent près de 250 millions de francs ; mais si nous tenons compte et de leur poids léger et de ce fait qu'un tiers de ces marchandises sont exportées par nos frontières de terre, nous devons conclure que, sauf en ce qui concerne les arrivages de matières premières, l'industrie lainière contribue pour une faible part à l'activité des ports de commerce français.

Avec l'industrie de la soie, nous entrons dans le domaine des fabrications de luxe où la supériorité de la France brille incontestée.

Cette prééminence apparaît clairement dans les chiffres suivants : (1)

La production annuelle de notre pays en étoffes de soie dépasse 600 millions de francs ; celle des Etats-Unis d'Amérique, qui occupent le second rang, représente 380 millions, l'Allemagne vient ensuite avec 350 millions. Le Royaume-Uni et l'Italie ont une production à peu près égale d'environ 60 millions.

Si nous envisageons maintenant le commerce mondial des tissus de soie, nous constatons que la France y tient une place prépondérante, presque exclusive.

En effet, le pays qui excelle le plus dans l'industrie de la soie après le nôtre : les Etats-Unis d'Amérique, malgré des progrès surprenants, continue à faire des achats à l'étranger et ne prétend pas encore à devenir exportateur de cet article. Comme l'a constaté M. Pierre Leroy-Beaulieu (2), il se trouve aux Etats-Unis un plus grand nombre de fortunes de premier ordre qu'en tout autre pays, l'Angleterre peut-être exceptée ; l'aisance y est

(1) Piotet. Rapport sur les soies et tissus de soie à l'Exposition de 1900.

(2) Pierre Leroy-Beaulieu. *Les Etats-Unis au xx^e siècle*, p. 356.

très généralement répandue, chacun gagne bien sa vie, aime à dépenser largement et à briller. L'usage des tissus de soie satisfait ce goût. Aussi, malgré le très grand essor de l'industrie américaine de la soie, elle est encore incapable de répondre à toutes les demandes du marché intérieur.

Comme les autres industries textiles que nous avons déjà étudiées, l'industrie de la soie met surtout en œuvre des matières premières d'origine étrangère.

En 1907, les soies mises à la disposition du commerce et de l'industrie, en Europe et en Amérique (1), se sont ainsi réparties suivant les provenances : (2)

1° Récolte de l'Europe occidentale

	Kilogr.
France	662.000
Italie.....	4.820.000
Espagne.....	82.000
Autriche-Hongrie	345.000
Total.....	5.909.000

(1) Et en Turquie d'Asie.

(2) Statistique du Syndicat des Marchands de soie de Lyon, reproduite dans le Bulletin de la Chambre de commerce de cette ville et dans le rapport de la Commission permanente des valeurs de douane.

2° Récolte du Levant et de l'Asie centrale

	Kilogr.
Turquie d'Asie (Brousse et Anatolie).....	602.000
Turquie d'Asie (Syrie et Chypre).....	535.000
Turquie d'Asie (autres provinces).....	146.000
Turquie d'Europe (Salonique, Andrinople)	342.000
Balkans (Bulgarie, Serbie, Roumanie)....	225.000
Grèce et Crète.....	76.000
Caucase.....	492.000
Perse et Turkestan (exportations).....	608.000
Total.....	3.026.000

3° Exportations de l'Extrême-Orient

	Kilogr.
Chine { Shanghai	4.155.000
{ Canton	2.250.000
Japon (exportations de Yokohama).....	6.370.000
Indes anglaises (exportations de Calcutta et de Bombay).....	350.000
Total.....	13.125.000
TOTAUX.....	22.060.000

On enregistre, depuis plusieurs années, une progression notable dans la production de la soie ; c'est là un fait de la plus haute importance, dont la cause principale est due à l'application à la sériciculture des découvertes de Pasteur. Cependant il semble que les pays de l'Europe occidentale, et notamment l'Italie et la France, aient atteint, au moins provisoirement, le maximum de leur production soyeuse. C'est que, dans ces pays, les soins méthodiques et scientifiques donnés à la

sélection des graines et aux éducations ont déjà porté leurs fruits. Les rendements semblent avoir atteint à peu près leur maximum, les conditions climatologiques étant réservées.

Les récoltes du Levant atteignent aujourd'hui plus de 3 millions de kilogrammes. C'est par rapport aux années précédentes un progrès considérable dû à l'action de l'institut séricicole de Brousse qui, par des efforts persévérants, a su produire des graines parfaitement saines, bien appropriées au pays et a répandu dans toute l'Asie mineure des méthodes scientifiques pour l'éducation des vers à soie. Cependant il est peu probable que la progression des rendements s'accroisse. Dans le Levant, comme dans les pays de l'Europe occidentale, l'effet principal des méthodes scientifiques est produit.

Quant à l'Extrême-Orient, il semble que ses progrès puissent être sans limite. C'est un véritable grenier d'abondance, et les contrées encore mystérieuses de la Chine, de l'Asie centrale, de la Corée et du Japon semblent garder à l'industrie du monde entier des réserves de soie inépuisables. En 1907, l'Extrême-Orient a exporté 13.125.000 kilogrammes de soie et on sait que d'importantes quantités de soie ont été retenues sur les marchés d'origine.

D'après la Commission permanente des valeurs de douane, il passe chaque année entre les mains du commerce français de 35 à 40 0/0 de l'ensemble

des approvisionnements de soie du monde entier, exception faite des quantités de soie retenues en Chine et dans les pays d'Extrême-Orient. Mais cette proportion est encore inférieure à la réalité. Il faut ajouter, aux quantités mises au compte du commerce français, des soies expédiées directement, pour le compte de maisons françaises, soit d'Extrême-Orient en Amérique, en Italie, en Suisse, soit d'Italie en Amérique.

C'est incidemment que nous faisons allusion à ces transactions portant sur des marchandises qui ne touchent pas le territoire français et par conséquent n'influant pas sur le trafic de nos ports de commerce.

En 1907, la France a importé 7,440,700 kilogrammes de soies grèges ; sauf la fraction, d'ailleurs importante (1), que représentent les arrivages d'Italie, presque toutes les autres importations ont eu lieu par mer et ont transité par Marseille.

C'est un fret qui, pour la plus grande partie, a été transporté par des navires battant pavillon français, ainsi que le constate le tableau suivant : (2).

(1) 1.067.000 kilogrammes.

(2) Ce tableau est extrait du rapport de la Commission permanente des valeurs de douane (1907). La compagnie japonaise *Nippon Yusen Kaisha*, ne publiant pas de manifestes, on ne peut indiquer le nombre de balles de soie qu'elle a transportées.

	1907	
	balles	p. 100
Messageries Maritimes	53.086	46,10
Norddeutscher Lloyd.....	37.458	32,50
Peninsular and Oriental Cy ...	24.630	21,40
Nippon Yusen Kaisha.....	»	»
	115.174	100.00

L'industrie française de la soie ne contribue pas seulement, par les arrivages de matière première, au trafic maritime du pays ; les exportations de ses fabrications, qui dépassent 355 millions de francs, sont presque toutes destinées aux pays d'Outre-mer.

L'Angleterre et les Etats-Unis sont les grands débouchés de nos fabriques de soieries et de rubans, l'un de ces Etats pour 167 millions et l'autre pour 85 millions.

L'Amérique du Sud figure également parmi nos meilleurs clients.

Mais, est-il besoin d'y insister, ces tissus de soie, ces gazes, ces tulles, ces rubans où se révèle avec tant de délicatesse le goût artistique français, ne peuvent constituer qu'un fret léger, complémentaire, incapable de donner naissance, dans nos ports maritimes, à un grand courant commercial.

Ce n'est pas là un fait isolé ; il en est de même de la plupart des éléments de l'exportation française.

Si nous recherchons quelles ont été, en 1907, parmi les marchandises exportées par la France,

celles qui ont dépassé le chiffre de 150 millions de francs, nous obtenons les renseignements suivants :

Tissus de soie	355 millions
Tissus de coton.....	352 —
Laines en masse, peignées, teintés.	266 —
Tissus de laine.....	245 —
Vins.....	228 —
Tabletterie, bimbeloterie.....	218 —
Soies.....	197 —
Modes et fleurs artificielles.....	158 —
Vêtements et lingerie.....	150 —

La part des articles de luxe, c'est-à-dire des marchandises d'une valeur élevée sous un petit volume, est prépondérante dans cette liste et l'industrie textile, directement ou indirectement, avec les tissus ou les vêtements, y tient une large place.

Les chiffres afférents à l'habillement sont, en réalité, beaucoup plus élevés puisqu'ils comprennent les achats faits en France par les nombreux étrangers visitant notre pays, achats qui échappent aux investigations de la Douane.

Il est permis d'affirmer que l'ingéniosité des couturiers parisiens, en maintenant, dans le monde, la suprématie des modes françaises, assure, pour une grande part, l'activité de notre industrie textile et fixe, en notre faveur, la balance du commerce international.

Cette supériorité de la France dans les choses du luxe contribue incontestablement à sa richesse ; mais, si nous envisageons son activité maritime,

nous devons convenir qu'elle est moins stimulée par le déplacement de ces marchandises légères qu'elle le serait par les exportations continues de charbons, de minerais, de céréales, de produits métallurgiques que nous avons relevées dans d'autres pays.

CONCLUSION

Le caractère économique de la France.

Comment remédier

à l'infériorité de ses ports de commerce ?

Dans notre premier chapitre, consacré à des considérations générales et théoriques sur les conditions du développement des ports de commerce, nous avons classé les Etats maritimes en deux catégories : d'une part, ceux qui jouissent de leur autonomie économique, c'est-à-dire dont les productions égalent les besoins ; d'autre part, les Etats qui doivent recourir à l'échange pour se procurer ce qu'ils n'ont pas ou pour écouler leurs excédents.

Nous avons ajouté qu'il existait une corrélation étroite entre le caractère économique, *autonome ou échangiste*, d'un Etat maritime et l'activité de ses ports de commerce.

En effet, si les forces productives d'un Etat sont telles que, pour faire face à sa consommation

intérieure, il ait des déficits profonds à combler ou qu'au contraire il dispose d'excédents considérables, il se trouvera obligé d'entretenir des relations d'affaires, de conclure des contrats d'achat ou de vente avec les producteurs et les consommateurs des autres pays.

La multiplication de ces échanges commerciaux, en même temps qu'elle accentue la dépendance économique de cet Etat, assure à ses ports de commerce des conditions de plus en plus favorables à leur développement.

Après l'étude des principales ressources de notre pays — étude qui a fait l'objet des chapitres précédents — nous pouvons déterminer son régime économique : sans être entièrement autonome — ce qui pratiquement est une impossibilité — il se caractérise par une indépendance relative due à des causes complexes au nombre desquelles nous avons cité sa législation douanière, la bonne exploitation de ses ressources naturelles, le chiffre stationnaire de sa population.

C'est ainsi que la France est un des rares pays où le problème de l'alimentation publique se résolve par une correspondance presque parfaite entre la consommation et la production nationales.

Contrairement à ce qui se passe dans des pays déficitaires comme l'Angleterre et l'Allemagne, la France reçoit peu d'approvisionnements de l'extérieur ; et, d'autre part, sa production de denrées alimentaires n'est pas assez abondante pour lui

permettre, à l'exemple des Etats-Unis d'Amérique, d'en faire une exportation intense.

Nous avons apprécié l'infériorité qui en résultait pour le trafic des ports de commerce français.

D'autre part, si la France consomme plus de charbon qu'il n'en est extrait de son sous-sol, les importations — qui la plupart s'effectuent par mer — auxquelles elle est obligée de recourir pour combler son déficit en combustibles, ne constituent pas, pour ses ports, un élément d'activité exceptionnel.

L'Allemagne, dont l'industrie exige des quantités de charbons toujours plus considérables, en importe par mer autant que la France.

Quant à l'Angleterre, on sait que ses exportations de combustibles sont sept fois plus fortes que nos importations et, par suite du caractère insulaire de ce pays, elles ont toutes lieu par ses ports.

Nous avons montré que le commerce des minerais de fer, soit qu'il porte sur des quantités inférieures, soit qu'il se pratique surtout avec les Etats voisins par les frontières terrestres, contribuait, chez nous, moins qu'ailleurs, à l'activité maritime du pays.

Quant à l'industrie métallurgique française, elle est loin d'avoir la force d'expansion de ses rivales anglaise, allemande et américaine. Elle consomme moins de matières premières, elle exporte peu ; c'est pourquoi nos ports et nos navires manquent aujourd'hui, aux entrées comme aux sorties, de ce

fret lourd dont d'autres pays disposent abondamment ; il nous fera défaut tant que nos hauts fourneaux, nos forges, nos laminoirs, nos ateliers mécaniques, contraints de s'approvisionner de charbon à l'étranger, se trouveront placés dans des conditions désavantageuses en face de la concurrence des Etats voisins.

Un examen sommaire de nos principales industries textiles nous a amenés à conclure que, sur le marché mondial, les tissus grossiers, qui se vendent en quantités énormes, ne sortent pas de nos fabriques, que, par contre, celles-ci excellent à produire les étoffes coûteuses que réclame une clientèle d'élite.

Notre prééminence s'affirme particulièrement dans l'industrie de la soie.

Sortant du domaine de l'industrie textile, nous avons montré, d'une façon générale, quelle part importante les articles de luxe tiennent dans notre commerce d'exportation.

C'est donc par des objets chers, mais de poids très léger, incapables, par suite, de constituer des chargements complets de navires, que s'affirme exceptionnellement le caractère échangiste de la France.

Nous sommes ainsi parvenus à mettre en lumière l'une des principales causes de l'infériorité des ports de commerce français.

Nous ne prétendons pas que ce soit la seule.

Une nation comme la nôtre, dont le commerce extérieur dépasse 15 milliards de francs, qui occupe le quatrième rang parmi les Etats les plus commerçants du monde, même si son trafic d'exportation consiste principalement en marchandises légères, a encore assez de fret, aux entrées comme aux sorties, pour donner de l'animation à quelques grands ports de commerce.

Mais, pour obtenir ce résultat, il faut qu'aucune fraction de ce fret ne soit détournée vers les ports étrangers.

Est-ce le cas en France ? Notre réseau de chemins de fer et de voies navigables a-t-il été construit, nos tarifs de transport ont-ils été calculés en vue d'amener, comme par une pente naturelle, le trafic national vers les ports nationaux ? Bien plus, tirant le meilleur parti de la situation géographique de la France, permettent-ils à ses ports d'approvisionner les pays voisins ou de leur servir de débouchés ?

Une réponse précise à cette question exigerait de longs développements étrangers à cette étude.

Mais un simple regard jeté sur une carte de l'Europe suffit déjà à nous renseigner. Anvers, Rotterdam, Hambourg, Liverpool nous apparaissent desservis par un réseau de chemins de fer aux mailles serrées par lequel s'effectue, dans toutes les directions, l'expédition des marchandises importées et qui, inversement, amène sur leurs quais

les produits de leur arrière-pays ; des voies navigables bien aménagées portent au maximum les facilités de transport mises à la disposition de ces ports.

Au contraire, l'hinterland des principaux ports de commerce français n'est le plus souvent sillonné que par une seule ligne de chemins de fer à grand trafic. Celle qui relie Le Havre à Paris date de 1847 ; comment suffirait-elle aujourd'hui à un trafic dont on ne pouvait soupçonner l'importance il y a soixante ans ? La situation de Marseille, au point de vue des voies ferrées, n'est pas meilleure et aucune voie navigable ne fait encore communiquer les bassins de ce grand port avec notre réseau de fleuves et canaux.

Les lacunes de notre système de moyens de transport, le défaut de communications directes entre nos ports et certains centres industriels ou agricoles actifs que l'isolement seul empêche de faire l'exportation de leurs produits, plusieurs de nos tarifs de transport calculés, semble-t-il, de façon à favoriser l'activité maritime des pays voisins : c'est ce qui explique qu'une partie du fret français s'écoule par les ports étrangers et que toutes les facultés d'expansion commerciale de notre pays ne puissent atteindre leur développement normal (1).

(1) A quelques kilomètres du Havre, au Sud du fleuve, les magnifiques plaines de la Basse-Normandie, pourraient contribuer largement à l'augmentation des exportations nationales et,

A ces causes d'infériorité de nos ports maritimes, il faut ajouter les imperfections du système d'administration qui les régit.

Nous n'en ferons pas une critique détaillée qui serait en dehors de notre sujet, nous nous contenterons de citer quelques faits particulièrement probants.

On reproche au Parlement français, en matière de travaux maritimes, d'éparpiller les crédits budgétaires tout le long du littoral sans souci de l'intérêt national et aussi de ne pouvoir consacrer à nos plus grands ports des sommes suffisantes pour les mettre à la hauteur des progrès de la navigation moderne.

Ce reproche n'est pas immérité, car nous savons que le programme Freycinet (loi du 28 Juillet 1879) a réparti près de 400 millions entre 76 ports du littoral français et que si le programme Baudin (loi du 22 Décembre 1903) a fait bénéficier des subsides de l'Etat (87 millions) huit ports seulement,

par suite, à l'activité maritime du pays, si elles étaient en communication directe avec un grand port, tête de ligne de services réguliers de navigation. Mais aujourd'hui, ces régions de riche culture et d'élevage ne peuvent faire transiter leurs produits par Le Havre qu'après un long détour par Sotteville, en amont de Rouen ; de telles conditions de transport rendent impossible tout trafic régulier d'exportation.

Une voie ferrée devant relier les deux rives de la Basse-Seine aux abords du Havre et nécessitant la construction d'un tunnel ou d'un pont, a été comprise, en 1879, dans le programme Freycinet, puis concédée, en 1883, à la Cie de l'Ouest. L'exécution n'en est pas encore commencée.

il a oublié de faire figurer dans cette liste le plus important de tous : le port de Marseille (1).

(1) M. Joseph Chailley, député, dans son rapport sur le Budget du Ministère des Travaux publics (1^{re} section), pour l'exercice 1910, (session de 1909, n° 2765), donne les renseignements suivants : « ...Le plan Freycinet, tel qu'il a été exécuté, « a comporté des dépenses qui, au 1^{er} janvier 1910, se seront « élevées à 2 milliards 924 millions :

« 402 millions pour les canaux, 184 millions pour l'amélioration de la navigation des fleuves et rivières, 70 millions pour les parties maritimes des fleuves, 1.900 millions de francs de chemins de fer d'intérêt général et 367 millions de travaux dans les ports.

« Pour les ports, c'est 400 millions qui avaient été d'abord demandés ; 300 millions seulement furent votés. Maintenant que nous connaissons les chiffres qui se dépensent à l'étranger, nous nous rendons bien compte que ce n'est pas avec 300, ni même avec 400 millions que l'on pouvait prétendre outiller décemment même seulement les plus grands de nos ports.

« D'un travail sérieux, récemment publié à l'occasion du Congrès des ports à La Rochelle, sous la signature du comte d'Agoult, ancien député, il ressort qu'il a été, par exemple, dépensé :

« A Anvers, depuis 1874, 250 millions et que 175 autres vont l'être prochainement ;

« A Rotterdam, de 1890 à 1900, 62 millions et demi de francs, et l'on doit en dépenser 150 autres, à savoir : 76 millions pour la nouvelle Meuse et 74 millions pour les nouveaux bassins ;

« A Hambourg, de 1880 à 1897, 297 millions et demi de francs ; on exécute en ce moment pour 50 millions de travaux nouveaux et des dépenses futures viennent d'être décidées pour le port de l'Ouest ;

« A Brême, dans les vingt dernières années, 175 millions, et le Sénat vient encore de voter 125 millions ; à Londres, il se dépense, en ce moment, 175 millions, dont environ 63 millions pour le dragage de la Tamise ; à Liverpool, de 1891 à 1894, 150 millions, et l'on y engage de nouveaux travaux pour 62 millions et l'on amorce encore de nouveaux projets ; à New-York on vient de décider un travail de 120 millions à exécuter en cinq années ; à Douvres, en 10 ans, il vient de se dépenser 100 millions de travaux ; à Gênes, depuis 1897, on a dépensé 120 millions.

On dit encore que les travaux maritimes, une fois votés, ne sont exécutés en France qu'avec une extraordinaire lenteur et, pour se convaincre du bien-fondé de cette affirmation, il suffit d'écouter les doléances des Chambres de commerce maritimes.

Le compte-rendu des travaux de la Chambre de commerce du Havre (1) indique au prix de quelles difficultés et après quels travaux il sera possible à

« Cette simple énumération, qui est bien loin d'être complète, « démontre amplement que les 300 ou 400 millions du plan « Freycinet, appliqués aux ports, n'auraient jamais été suffisants pour mettre en état même seulement quelques-uns de « nos ports. Il en eût fallu le double ou le triple si l'on prétendait assurer à la fois à ces grands ports l'outillage qui « leur convient, et à tant d'autres ports échelonnés le long de « notre côte, le minimum indispensable... »

Au sujet du programme Baudin, nous relevons, dans le même rapport (p. 32), les réflexions suivantes :

« ...La loi du 23 décembre 1903 n'est que le reste mutilé « d'un beau projet de MM. Millerand et Baudin, ministres du « Commerce et des Travaux publics du Cabinet Waldeck-Rousseau. Telle qu'elle fut par eux conçue, elle comportait « 610 millions de travaux : 41 millions pour l'amélioration et « 456 millions pour les travaux neufs de voies navigables, enfin « 113 millions pour des ports maritimes. La Chambre majora « la dépense ; elle vota, en bouleversant d'ailleurs quelque peu « le projet, des dépenses de 663 millions : 60 millions pour « l'amélioration, 443 millions seulement pour les travaux neufs « de voies navigables et 159 millions pour les ports. Mais le « Sénat renversa tout l'édifice. Il ramena la dépense totale à « 337 millions. L'accord pénible des deux Chambres le réduisit « encore à 293 millions : 87 millions pour les ports, 177 millions « pour les voies navigables (travaux neufs) et 29 millions pour « les travaux d'amélioration... »

(1) Voir *Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce du Havre*, année 1907, p. 321.

la Cie G^{le} Transatlantique de faire évoluer dans les ouvrages actuels de son port d'attache un paquebot de 220 mètres, cette longueur étant, dans les conditions présentes de ce port, un maximum qui ne peut être dépassé.

Or une Compagnie étrangère exploite déjà, depuis plusieurs mois, deux paquebots de 236 mètres (1) ; une Compagnie rivale (2) en fait construire deux autres de dimensions encore supérieures : ces paquebots ne pourraient entrer dans le port du Havre qui est pourtant notre premier port transatlantique français.

Cette constatation est d'autant plus affligeante que, si le caractère économique, peu échangiste, de notre pays met ses ports de commerce dans un état manifeste d'infériorité en ce qui concerne le trafic des marchandises, par contre la France jouit d'une situation privilégiée pour le transport des voyageurs : elle est sur la route des grands courants d'émigration ; son climat, sa civilisation attirent vers elle les passagers de luxe dont les Compagnies de navigation se disputent la clientèle.

Comment ne pas déplorer l'insuffisance des aménagements de nos ports qui ne permet pas à notre

(1) Il s'agit des paquebots *Lusitania* et *Mauretania*, appartenant à la Cie Cunard.

(2) La White Star Line a fait mettre en chantier deux transatlantiques, *Olympic* et *Titanic*, qui auront 260 mètres de longueur, 28 mètres de largeur et 11 m. 60 de tirant d'eau.

pays de tirer de ces avantages tout le profit possible ?

Modifier le régime administratif des ports maritimes de façon à obtenir une exécution plus rapide des travaux nécessaires à leur prospérité, c'est une œuvre urgente et de réalisation facile.

Le Gouvernement l'a compris et il vient de déposer, sur le bureau de la Chambre des Députés, un projet de loi dont le vote apportera une amélioration sensible à la situation actuelle (1).

D'autre part, il semble que le Parlement, ému des critiques que ses mauvaises méthodes lui ont values et mieux guidé par le Gouvernement, veuille désormais faire porter l'effort financier du pays sur quelques ports dont la prospérité importe véritablement à l'intérêt général ; nous voulons voir une manifestation de ces nouvelles tendances dans la loi du 27 Janvier 1909 ayant pour objet de doter le port de Marseille d'un nouveau bassin et dans celle du 11 Février 1909 qui prévoit l'exécution de travaux considérables au port du Havre et dans la Basse-Seine (2).

(1) Projet de loi sur le régime administratif des ports maritimes de commerce. (Sess. extr. de 1909, n° 2772).

(2) Le texte de ces deux lois a été publié dans le *Journal officiel* du 14 février 1909. La première prévoit l'exécution de travaux devant entraîner une dépense de 32 millions ; les travaux, déclarés d'utilité publique par la seconde de ces lois, sont évalués à 98.600.000.

Si les pouvoirs publics s'attachaient, dans leurs projets d'amélioration de nos voies de communication et lors de l'élaboration de nouveaux tarifs de transport, à ne pas perdre de vue les intérêts maritimes du pays, nos ports de commerce ne se trouveraient pas privés, comme aujourd'hui, d'une part importante du fret national.

Est-il aussi facile de contribuer au relèvement de nos ports maritimes en s'attaquant à la principale cause de leur décadence, c'est-à-dire *en modifiant le caractère économique du pays*?

C'est par une brève réponse à cette question que nous voudrions terminer cette étude.

Le caractère peu échangiste de la France tient à des causes nombreuses et diverses que nous avons énumérées au cours de ce travail.

Cependant, parmi les obstacles qui s'opposent le plus à notre expansion économique, il faut citer, en première ligne, le régime douanier inauguré dans notre pays en 1892.

Les chiffres suivants, extraits des publications de l'Administration des Douanes, sont particulièrement probants.

Notre commerce extérieur, qui était supérieur à 8 milliards en 1891, est tombé, en 1892, à 7.648 millions, à 7.090 millions en 1893, à 6.728

millions en 1894; en 1899 seulement, il est revenu au chiffre de 8.600 millions

L'augmentation des droits de douane, en même temps qu'elle prohibait certaines importations, provoquait, contre nous, dans les pays étrangers, des tarifs de représailles qui nous fermaient certains de nos débouchés.

Notre exportation viticole a particulièrement souffert du changement survenu dans nos relations douanières. De 1870 à 1880, elle atteignait une moyenne de 3 millions et demi d'hectolitres; de 1880 à 1892, la viticulture française, quoique cruellement éprouvée par la crise du phylloxera, réussissait à maintenir son exportation à plus de 2 millions d'hectolitres; au contraire, dès 1892, malgré la reconstitution du vignoble, notre exportation viticole tombait à 1.569.000 hectolitres (1).

Hypnotisé par le marché national, le législateur a, semble-t-il, oublié que la France avait à l'extérieur des intérêts qu'il importait à sa richesse et à son prestige de sauvegarder et de développer: c'est ainsi qu'un coup fatal fut porté à la prospérité maritime du pays.

Cependant tout homme de bonne foi, si préoccupé qu'il soit de l'avenir de nos ports de commerce et de notre marine marchande, hésite à condamner

(1) Voir le discours de M. Paul Boncour. Chambre des Députés. Séance du 25 juin 1909, p. 1656.

l'œuvre protectionniste accomplie en 1892 et 1894 par le Parlement français.

Comme le déclarait, le 5 juillet dernier, le Ministre du Commerce à la tribune de la Chambre des Députés (1), le régime douanier, établi il y a vingt ans, est né d'un mouvement de protestation agricole.

Justement alarmés par la redoutable concurrence des pays neufs, nos agriculteurs exigeaient alors des droits plus élevés sur les céréales, les viandes abattues, les fromages, le bétail, le houblon, ils réclamaient des taxes sur les articles entrant en franchise comme le beurre, les œufs, le lait, les fourrages, les légumes, etc.

On eut raison d'accorder au pays rural la seule législation douanière qui pût le sauver de la ruine. Mis en possession sûre du marché national, il a réalisé des prodiges.

Non seulement, notre production de blé, autrefois déficitaire, suffit généralement aujourd'hui à l'alimentation de la population française, mais encore, dans les années de bonne récolte, notre pays se classe parmi les Etats exportateurs de blé.

Avec le régime douanier en vigueur, l'élevage n'a pas fait des progrès moins surprenants.

(1) Voir le discours de M. Cruppi, ministre du Commerce, Chambre des Députés. Séance du 5 juillet 1909. *Journal officiel*, p. 1806.

L'importation des animaux de l'espèce bovine est tombée de 110 millions pendant les années 1893, 1894, 1895 à 18 millions, en moyenne, pendant les années 1904, 1905, 1906. Pendant les mêmes périodes, notre exportation s'élevait de 30 millions à plus de 45 millions.

On enregistre des résultats analogues en ce qui concerne le commerce des moutons, des chevaux, etc... Partout, compression des importations et progression constante des exportations (1).

L'industrie agricole française évolue ; elle n'est pas seulement, aujourd'hui, maîtresse incontestée du marché national, elle tend de plus en plus à écouler ses produits sur les marchés voisins.

Si cette évolution, favorisée par les pouvoirs publics, s'accroît, elle donnera à notre commerce extérieur et, par suite, au trafic de nos ports maritimes une impulsion nouvelle.

Les représentants au Parlement des circonscriptions rurales ne pourront se désintéresser alors du traitement appliqué à nos produits par les Douanes étrangères, ils seront incités à pratiquer une politique échangiste, à préconiser la conclusion de traités de commerce en vue d'assurer, à nos exportateurs plus nombreux, la stabilité nécessaire au succès de leurs opérations.

(1) Voir le rapport général de M. Jean Morel, député, sur les propositions de loi tendant à modifier le tarif général des douanes, Chambre des Députés, Sess. ord. 1908, n° 1999.

Au prix de quelques concessions, favorables, elles aussi, à la multiplication des échanges, il pourrait s'établir ainsi, entre la France et les autres nations, un régime de réciprocité fondé sur la division du travail et la variété des aptitudes naturelles.

Cette détente douanière servirait également les intérêts de notre industrie métallurgique sur les marchés étrangers.

Aujourd'hui les métallurgistes de l'Est de la France, quoique disposant des plus riches minerais de fer de l'Europe, ne peuvent exporter leurs produits parce qu'ils manquent de houille ; mais des recherches récentes ont amené la découverte de gisements houillers en Meurthe-et-Moselle ; des demandes de concessions ont été adressées par les métallurgistes au Gouvernement qui est disposé à y faire droit (1),

Si les nouvelles exploitations permettent aux usines de l'Est de s'approvisionner, sur place, de charbon en quantités suffisantes, elles bénéficieront de conditions de production qu'on ne rencontre nulle part aussi favorables.

En résumé, nous pensons que l'accroissement de la production nationale amènera les pouvoirs publics à atténuer les rigueurs de notre régime

(1) Voir la déclaration de M. Millerand, ministre des Travaux publics. Chambre des Députés. Séance du 26 octobre 1909. *Journal officiel*, p. 2342.

protectionniste et que l'adoption d'une politique plus échangiste modifiera le caractère économique du pays d'une façon plus conforme à ses intérêts maritimes.

Il y aurait un moyen efficace de contribuer au développement de la production française, d'accélérer le mouvement par lequel notre agriculture s'engage dans la voie des exportations et de donner à certaines de nos industries l'impulsion qui leur permette d'affronter la lutte sur les marchés étrangers : ce serait de procurer à nos industriels et commerçants le crédit qu'ils réclament et sans lequel ils sont incapables non seulement de faire de l'exportation, mais même d'assurer à leurs entreprises un fonctionnement normal.

Or, que voyons-nous en France ?

Quatre ou cinq établissements financiers ont couvert le pays tout entier de succursales et, par l'intermédiaire de ces agences, ils drainent dans leurs caisses presque toute l'épargne nationale, puis, le moment venu, ils savent user du pouvoir de suggestion qu'ils ont acquis sur leurs clients, pour diriger vers certaines émissions les dépôts qui leur sont confiés.

Quelles sont les valeurs émises par ces établissements tout-puissants ?

Un dépouillement attentif de la cote officielle de la Bourse de Paris et du *Bulletin de Statistique du Ministère des Finances* permet à M. Jules Domergue d'affirmer (1) que le montant des valeurs, purement *étrangères*, ayant fait l'objet d'émissions ou d'opérations de conversion en France, de 1889 à 1908, c'est-à-dire pendant les vingt dernières années, s'élève à un capital de plus de trente-cinq milliards de francs. Pendant la même période, les mêmes Sociétés de crédit n'ont placé en France que six milliards deux cents millions de valeurs *françaises*.

Sur ces six milliards, plus du tiers représente des titres qui n'ont, en aucune manière, le caractère de valeurs commerciales, industrielles ou agricoles.

Ce sont :

Obligations du Crédit Foncier.....	1.230.000.000	francs
Obligations de la Ville de Paris....	848.000.000	—
Obligations de villes et départements	147.000.000	—

Total..... 2.225.000.000 francs

Si de 6 milliards 200 millions nous retranchons ces 2.225 millions, nous trouvons le chiffre de 3 milliards 975 millions.

(1) Voir *La question des sociétés de crédit*, par M. Jules Domergue. Octobre 1909. C'est à cette brochure que nous empruntons les renseignements qui suivent (p. 60 et suiv.)

Représente-il des valeurs intéressant directement la production nationale ?

Un premier et gros chiffre nous apparaît : sept cent huit millions huit cent soixante mille francs ; c'est le montant des actions émises par les Banques et Sociétés de crédit, pour créer ou compléter leur capital-actions.

Apparaît un second chiffre : sept cent six millions neuf cent mille francs. Les éléments en sont fournis par les emprunts émis par nos colonies et pays de protectorat.

Après ces déductions, les six milliards deux cents millions de valeurs françaises se réduisent donc à deux milliards cinq cent soixante millions.

Comment se répartit ce dernier chiffre ?

Tout d'abord, entre deux compartiments qui ne concernent pas directement les affaires commerciales et industrielles dont nous nous occupons ici spécialement :

Eaux et gaz	215.114.000 francs
Chemins de fer et tramways.....	663.494.000 —

Total..... 878.608.000 francs

Le reste seulement s'applique à des entreprises commerciales ou industrielles établies à l'étranger ou en France.

En résumé, le montant par catégories des émissions de valeurs *françaises* faites par l'intermédiaire

des établissements de crédit, de 1889 à 1908, se décompose ainsi :

Obligations du Crédit Foncier.....	1.230.000.000
— Ville de Paris.....	848.690.000
— Villes et départements.....	147.798.000
— Colonies et Protectorats.....	706.905.000
Actions Banques et Etablissements de crédit	708.860.000
Eaux et gaz.....	215.114.000
Chemins de fer, tramways.....	663.494.000
Affaires françaises à l'étranger.....	611.758.000
Affaires industrielles et commerciales françaises	1.055.921.000
Total.....	6.288.540.000

Le tableau précédent indique quel faible appui nos organisations financières prête à la production nationale.

Là où les banques locales ont résisté à la concurrence des établissements de crédit parisiens, les industriels et les commerçants trouvent chez elles du crédit plus facilement ; c'est ainsi que les banques de Meurthe-et-Moselle ont puissamment contribué à l'essor économique de cette région.

Mais bien peu de banques locales subsistent et il est grand temps que les pouvoirs publics se préoccupent, dans l'intérêt du pays, de la politique financière de nos établissements de crédit.

Il faut que l'or, qui abonde en France, soit mis principalement au service des forces productives nationales.

Si, par l'émission de valeurs étrangères, on provoque son émigration, qu'on exige, au moins, chaque fois que cela sera possible, que l'Etat ou le particulier emprunteur réserve à nos nationaux une partie importante de ses commandes.

Qu'en pareille matière, on se laisse inspirer par cette considération émise, il y a quelques années, par un économiste : « Il y a dans les problèmes « d'économie nationale une question de constitu-
« tion organique, de cohésion, ou de concentration
« des forces à l'intérieur : il faut toujours que le
« centre de gravité, que le principe des forces se
« maintienne au dedans ; que ce qui se déverse au
« dehors, que l'expansion extérieure soit le trop-
« plein de l'activité intérieure. » (1).

Quels sont les moyens de faire bénéficier la production agricole, industrielle et commerciale française des ressources incomparables de notre épargne ?

Nous sortirions de notre sujet en faisant l'exposé des différentes solutions qui ont été proposées à cette question.

Nous avons simplement voulu indiquer, dans les dernières pages de cette étude, que remédier à la principale cause de la décadence des ports français

(1) M. Cauwès. Société d'économie politique nationale. Discussion sur les banques locales et les sociétés de crédit. Séance du 2 février 1898.

n'était pas une œuvre impossible ; qu'on pouvait modifier le caractère économique de la France, le rendre plus échangiste, en adoptant, dans nos relations avec les pays étrangers, une politique commerciale nouvelle et en mettant au service des forces productives de notre pays des organes financiers moins indifférents à sa prospérité et à son expansion économique.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	5
PRÉFACE	9
CHAPITRE I. — <i>Considérations générales sur les conditions du développement des ports de commerce d'un Etat</i>	11
1. Corrélation entre le caractère économique d'un Etat et l'activité de ses ports de commerce.	
2. Détermination de l'hinterland des ports. Influence des voies de communication intérieure et des lignes de navigation régulières sur la densité et la direction des échanges commerciaux.	
3. Aptitude de certains ports à devenir des marchés internationaux.	
4. Nécessité d'un bon régime administratif des ports.	
CHAPITRE II. — <i>Le problème de l'alimentation publique en France. Sa solution ne favorise pas l'activité des ports de commerce français</i>	33
CHAPITRE III. — <i>Les ressources minières de la France. Conséquences de son déficit en charbon sur l'activité de ses ports de commerce. Production française des principaux métaux</i>	53
CHAPITRE IV. — <i>L'industrie métallurgique, en France, ne contribue que dans une faible mesure à l'activité des ports de commerce</i>	67
CHAPITRE V. — <i>L'industrie textile et le trafic des ports de commerce français</i>	81
CONCLUSION. — <i>Le caractère économique de la France. Comment remédier à l'infériorité de ses ports de commerce ?</i>	101



Imp. du Havre-Eclair, 91, boulevard de Strasbourg
